

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ- TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA EVROPSKÉ INTEGRACE

Dopady přistoupení k EU na české dopravce

The Impact of the EU Accession on Czech Carriers

Student: Bc. Markéta Remetančíková

Vedoucí diplomové práce: Ing. Boris Navrátil, CSc.

Ostrava 2010

Na tomto místě bych ráda poděkovala Ing. Borisi Navrátilovi, CSc. za cenné připomínky a trpělivé vedení mé diplomové práce a paní Želmíře Stankeové ze společnosti RKL Opava, spol. s r.o. za praktické informace.

Čestné prohlášení:

„Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma: Dopady přistoupení k EU na české dopravce vypracovala sama a uvedla jsem všechny použité prameny.“

V Ostravě dne 30.4.2010

Bc. Markéta Remetančíková

1. ÚVOD.....	7
2. PRÁVNÍ ÚPRAVA MEZINÁRODNÍ KAMIONOVÉ DOPRAVY.....	9
2.1 Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.....	10
2.2 Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.....	11
2.3 Zákon č.111/1994 Sb., o silniční dopravě.....	12
2.3.1 Silniční doprava pro vlastní potřeby.....	12
2.3.2 Silniční doprava pro cizí potřeby.....	12
2.4 Vyhláška MZV č. 108/1976 Sb. o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR)	18
2.5 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85.....	19
2.6 Vyhláška č. 522/2006 Sb., o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě	22
2.7 Nařízení Rady (EHS) č. 3118/93, kterým se stanoví podmínky, za nichž může dopravce nerezident provozovat vnitrostátní silniční přepravu zboží uvnitř členského státu	23
2.8 Převážní smlouvy a Dohoda CMR	24
3. ČINNOST DOPRAVCE PŘED A PO VSTUPU DO EU.....	28
3.1 Marketing a propagace	29
3.2 Výběrová řízení.....	30
3.3 Smluvní vztahy	31
3.4 Pojištění	33
3.5 Řidiči, dispečeři a dopravní prostředky	34
3.6 Průběh realizace přepravy.....	36
3.6.1 Vývoz před vstupem do EU	39
3.6.2 Dovoz před vstupem do EU.....	42
3.6.3 Vývoz do třetích zemí po vstupu do EU.....	43
3.6.4 Dovoz ze třetích zemí po vstupu do EU	44
3.6.5 Přeprava v rámci EU (odeslání a přijetí).....	46
3.6.6 Tranzit na podkladě karnetu TIR	47
3.6.7 Přeprava zboží pod kontrolovanou teplotou	50
3.6.8 Přeprava nebezpečného zboží.....	50
4. CELKOVÉ DOPADY ČLENSTVÍ V EU NA PODNIKÁNÍ ČESKÉHO DOPRAVCE.....	52
4.1 Oblast právní úpravy.....	52

4.2 Oblast provozních činností.....	54
5. ZÁVĚR.....	56
Seznam použité literatury	57
Seznam použitých zkratk	
Prohlášení o využití výsledků diplomové práce	
Seznam příloh	
Příloha č. 1	
Příloha č. 2	
Příloha č. 3	

1. ÚVOD

Vstupem České republiky do Evropské Unie k 1.5.2004 byly zásadním způsobem ovlivněny ekonomické aktivity všech českých podnikatelských subjektů. Významné změny se udály zejména v oblasti dopravy s dopadem na dopravní společnosti v tomto sektoru působící.

Od vstupu ČR do EU uběhlo několik let, ve kterých se české dopravní společnosti vyrovnávaly se změnami způsobenými začleněním na dopravní trh EU. Nyní je vhodná doba, kdy je možné se s určitým odstupem pokusit o definování celkových dopadů, které tyto změny způsobily.

Cílem diplomové práce je definovat dopady vzniklé přistoupením ČR do EU na české silniční dopravce.

Předmětem zkoumání jsou dopady vstupu ČR do EU na činnost dopravní společnosti provozující mezinárodní silniční kamionovou přepravu nákladů.

V první, teoretické části práce se budu věnovat základním právním podkladům, které upravují mezinárodní kamionovou dopravu. Jedná se o prameny národního práva, zákony a vyhlášky, upravující podmínky provozu a samotný provoz vozidel na pozemních komunikacích, silniční dopravu a provádění jejího dozoru a kontroly. Dále jsou zde popsány mezinárodní dohody upravující podmínky práce řidičů či smluvní podmínky platné pro přepravu nákladu a v neposlední řadě implementace práva EU, směrnic a nařízení, které jsou pro mezinárodní kamionovou dopravu podstatné.

Druhá, již praktická část popisuje jednotlivé provozní činnosti mezinárodního kamionového dopravce, s uvedením změn nastalých po vstupu do EU. S ohledem na skutečnost, že se jedná o velmi specifický druh podnikání, bylo zapotřebí zajistit podání co nejpřesnějšího a nejvýstižnějšího popisu. K tomuto účelu jsem použila jako vzorový příklad dopravní společnost RKL Opava, spol. s r.o. Tato společnost působí jako mezinárodní kamionový dopravce již od roku 1995 a nabízí svým zákazníkům komplexní služby v oblasti přepravy nákladů. Kapitola popisuje podrobně souhrn všech důležitých činností společnosti začínající propagací a marketingem, přes řešení výběrových řízení a smluvních vztahů, pojištění, až po řidiče a vozidla v roli „výrobních faktorů“. Nejdůležitější podkapitolou je průběh realizace samotných přeprav, která obsahuje základní

příklady realizace přeprav (dovoz, vývoz, apod.) tak, jak byly prováděny před a po vstupu do EU. Dále jsou zde uvedeny některé specifické druhy přeprav, které dopravce může také realizovat.

V poslední, třetí kapitole jsou uvedeny celkové dopady členství v EU na podnikání českého dopravce. Jedná se o skutečnosti vyplývající z předešlého přehledu právní úpravy a podrobného popisu praktických činností a postupu realizace jednotlivých druhů přeprav.

Práce v širší souvislosti zapadá do problematiky již 25 let dlouhého vytváření jednotného vnitřního trhu s volným pohybem zboží, osob, služeb a kapitálu v EU.

2. PRÁVNÍ ÚPRAVA MEZINÁRODNÍ KAMIONOVÉ DOPRAVY

Mezinárodní kamionový dopravce se jako podnikatelský subjekt musí řídit množstvím zákonů, nařízení, vyhlášek či mezinárodních dohod. Upravují vše, co se dopravce týká – provoz na silnicích, podmínky jeho činnosti. Udělují různá povolení a oprávnění, upravují smluvní vztahy, práci řidičů nebo přepravování speciálních nákladů.

Zde jsou nejdůležitější:

- Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích
- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě
- Vyhláška MZV č. 108/1976 Sb. o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR)
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85
- Vyhláška č. 522/2006 Sb., o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě
- Nařízení Rady (EHS) č. 3118/93, kterým se stanoví podmínky, za nichž může dopravce nerezident provozovat vnitrostátní silniční přepravu zboží uvnitř členského státu
- Přepravní smlouvy a Dohoda CMR¹

Jejich obsah podrobně popíší následující kapitoly.

¹ Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě

2.1 Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

Zákon č. 56/2001 Sb. zajišťuje regulaci podmínek provozu vozidel na pozemních komunikacích. Jedná se o jednotnou, ucelenou právní úpravu podmínek způsobilosti silničních vozidel k provozu na pozemních komunikacích a způsobu prokazování této způsobilosti. Je plně kompatibilní s právními normami Evropské unie.

Zákonem je řešeno stanovení technických požadavků kladených na bezpečnost provozu, energetickou náročnost a ochranu životního prostředí.

Zákon ustanovuje registr silničních motorových vozidel a jejich přípojných vozidel (registraci, zápis údajů do registru). Dále práva a povinnosti vlastníků a provozovatelů vozidel, která jsou spojená s jejich uvedením do provozu a podmínky jejich dalšího provozování (pravidelné technické prohlídky, pravidelná měření emisí) a následné vyřazení vozidel z provozu.

Řeší také povinnosti výrobců vozidel, schvalování typů hromadně vyráběných vozidel a jejich součástí, řízení o schválení typu a práv a povinností výrobců a osob tyto uvádějící na trh. Dále provoz stanic technické kontroly a stanic měření emisí a práva a povinnosti jejich provozovatelů.

V zákoně jsou silniční vozidla rozdělena do různých kategorií a v prováděcí vyhlášce² jsou detailně vypracovány technické požadavky na konstrukci vozidel uvedených kategorií. Provozovatelů mezinárodní kamionové dopravy se týkají především kategorie N a O. Kategorie N zahrnuje motorová vozidla, která mají nejméně čtyři kola a používají se pro dopravu nákladů. Ta jsou dále členěna do kategorií rozlišených dle celkové hmotnosti: N1 do 3,5 t, N2 do 12 t a N3 převyšující 12 t. V kategorii O se přípojná vozidla člení do kategorií O1-O4.

² *Prováděcí Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů se věnuje technickým požadavkům a podmínkám s tím, že v řadě případů odkazuje na homologační předpisy EHK OSN - Dohodu o přijetí jednotných podmínek pro homologaci (ověřování shodnosti) a vzájemném uznávání homologace výstroje a součástí motorových vozidel, a také na směrnice ES.*

2.2 Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

Zákon č. 361/2000 Sb. a jeho novela³, účinná k 1.7.2006 upravuje problematiku samotného provozu na pozemních komunikacích.

Tento zákon, mimo jiné, stanovuje časové omezení silničního nákladního provozu, což má přímý vliv na kamionovou dopravu. Omezení se týká zákazu jízdy na dálnicích a silnicích I. třídy pro nákladní a speciální automobily a zvláštní vozidla o maximální přípustné hmotnosti nad 7,5tun, resp. 3,5 tuny s připojeným přípojným vozidlem.

Nyní jsou v ČR platné tyto zákazy jízdy:

- v neděli a ostatních dnech pracovního klidu v době od 13.00 do 22.00 hodin
- v sobotu v období od 1. července do 31. srpna v době od 7.00 do 13.00 hodin
- v pátek v období od 1. července do 31. srpna v době od 17.00 do 21.00 hodin

Pro tato omezení jízdy existují výjimky⁴ – omezení neplatí například pro vozidla v kombinované přepravě zboží po železnici nebo po vnitrozemské vodní cestě a pozemní komunikaci od zasílatele až k nejbližšímu překladišti kombinované dopravy nebo z takového překladiště k příjemci, na vozidla užitá při nezbytné zemědělské sezónní přepravě na vozidla dopravující zboží podléhající rychlé zkáze nebo hospodářská zvířata, na vozidla užitá k přepravě pohonných hmot, vozidla určená k nakládce a vykládce letadel, lodí nebo železničních vagonů na vzdálenost do 100 km a další.

Dále může povolit výjimku ze zákazu jízdy místně příslušný krajský úřad nebo pokud je přesáhnutá působnost kraje, Ministerstvo dopravy. Nejdelší možná doba povolení výjimky je na dobu jednoho roku.

³ Zákon č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

⁴ § 43, odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb.

2.3 Zákon č.111/1994 Sb., o silniční dopravě

Zákon o silniční dopravě stanovuje podmínky pro provozování silniční dopravy včetně podmínek pro získání oprávnění k provozování silniční dopravy, práva a povinnosti fyzických a právnických osob s tím spojené a působnost orgánů státní správy⁵. Zákon rozděluje provozování silniční dopravy na provozování silniční dopravy pro vlastní nebo pro cizí potřeby. Dopravcem je pak provozovatel silniční dopravy a je jím fyzická nebo právnická osoba provozující silniční dopravu pro vlastní potřeby nebo silniční dopravu pro cizí potřeby.

2.3.1 Silniční doprava pro vlastní potřeby

Silniční dopravou pro vlastní potřeby se rozumí doprava, kterou se zajišťuje podnikatelská činnost. Provozovat silniční dopravu pro vlastní potřebu může v podstatě kdokoli, kdo vyhovuje zákonem stanoveným podmínkám pro provoz silničních vozidel. Podnikatel ani jeho oprávněný zástupce nemusí prokazovat zvláštní způsobilost nebo spolehlivost k provozování tuzemské nebo mezinárodní silniční dopravy pro vlastní potřeby. V případě mezinárodní dopravy je pak dopravce povinen dodržovat a plnit také požadavky vyplývající z platných mezinárodních smluv a nařízení EU⁶.

2.3.2 Silniční doprava pro cizí potřeby

Naopak přísnější podmínky jsou stanoveny pro provozování silniční dopravy pro cizí potřeby. Takovou dopravou se rozumí doprava, při níž mezi provozovatelem silniční dopravy a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, závazkový vztah, jehož předmětem je přeprava věci. Podmínky provozování silniční dopravy pro cizí potřeby specifikuje II. část zákona.

Dle § 4 uvedeného zákona musí ten, kdo hodlá provozovat silniční dopravu pro cizí potřeby splňovat tyto požadavky:

- dobrá pověst
- odborná a finanční způsobilost
- koncese, pokud je provozování silniční dopravy pro cizí potřeby živností nebo povolení od dopravního úřadu v ostatních případech

⁵ Vč. zpracování směrnice Rady č 96/26/ES, o přístupu k povolání provozovatele silniční dopravy

⁶ Pro dopravu pro vlastní potřebu se vztahuje systém osvědčení, které opravňuje držitele provozovat mezinárodní dopravu ve smyslu nařízení (EHS) č. 684/92.

Odborná způsobilost

Osvědčení o odborné způsobilosti vydává místně příslušný dopravní úřad dle Provděcí vyhlášky⁷. Ta stanovuje obsah zkoušky, kde musí žadatel prokázat znalosti právních předpisů upravujících silniční dopravu, podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích, bezpečnosti práce a technických zařízení při provozu, údržbě a opravách vozidel, cen, poplatků, daní a daňového řízení, pojištění, pracovněprávních vztahů, mezinárodních smluv upravujících mezinárodní silniční dopravu a právních předpisů upravujících celní řízení, jedná-li se o mezinárodní nákladní dopravu. Dále jsou prověřeny znalosti technické znalosti potřebné k provozování dopravy a základy obchodních vztahů.

Finanční způsobilost

Finanční způsobilost musí prokázat dopravce, který provozuje nákladní vozy či tahače o celkové hmotnosti vyšší než 3,5 t. Finanční způsobilost lze prokázat obchodním majetkem (objemem dostupných finančních prostředků, provozním kapitálem a rezervami) na 12 měsíců provozu, a to ve výši 330 000 Kč pro první vozidlo a 180 000 Kč pro každé další vozidlo⁸. Dalším způsobem prokázání finanční způsobilosti je uzavření pojištění finanční způsobilosti u některé z komerčních pojišťoven, které tento produkt nabízejí. Finanční způsobilost se musí doložit před zahájením samotné činnosti a po té opakovaně vždy jednou ročně, vždy nejpozději do 31.7. příslušného roku. Dohled má na starosti opět místně příslušný dopravní úřad.

Koncese

Koncese na provozování silniční motorové dopravy se vydává u místně příslušného dopravního úřadu na 7 let.

V rámci tzv. Silničního balíčku⁹ ze dne 14. listopadu 2009 se budou zavádět nová společná pravidla pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě.

⁷ Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

⁸ Zákon v této souvislosti nerozlišuje vlastnictví vozidla. Prokazování finanční způsobilosti se tedy týká jak vozidel ve vlastnictví dopravce, tak i vozidel, která má dopravce v nájmu či ve finančním či oper. leasingu

⁹ 14. listopadu 2009 byla v řadě L Úředního věstníku Evropské unie č. 300 na stránkách 51-105 zveřejněna 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady, jež tvoří součást tzv. „Silničního balíčku“. Cílem těchto 3 nových nařízení je aktualizace, konsolidace a větší srozumitelnost současné právní úpravy v daných oblastech v silniční dopravě v rámci EU

Zákon o silniční dopravě dále v souvislosti s **Nařízením Rady (EHS) č. 881/92**¹⁰ zavádí institut licencí pro mezinárodní silniční přepravu zboží pro cizí potřeby, tzv. eurolicencí a osvědčení pro řidiče.

Eurolicence

Od 1.5.2004 je pro české dopravce zajištěn přístup na trh jednotlivých členských států EU prostřednictvím tzv. eurolicence. Eurolicence je doklad, který opravňuje dopravce k provádění bilaterálních, tranzitních či třetizemních přeprav na území členských států EU. Eurolicence nahrazuje téměř všechna v minulosti používaná zahraniční vstupní (přepravní) povolení.

Eurolicence se vydávají pro mezinárodní silniční motorovou dopravu nákladní - vozidla, jejichž celková hmotnost přesahuje 6 tun nebo jejich užitečná hmotnost přesahuje 3,5 tuny a nebo pro mezinárodní silniční motorovou dopravu osobní - autobusy a autokary. Platnost eurolicence je stanovena na 5 let. Příslušným orgánem pro vydávání eurolicencí a osvědčení jsou krajské úřady.

Každý dopravce obdrží nejen originál eurolicence, ale i tolik opisů, kolik provozuje vozidel (vlastních nebo na základě smluv o pronájmu či leasingu). Tyto musí být pro případnou kontrolu ve vozidle k dispozici.

Žádost o vydání eurolicence se podává na odboru dopravy a silničního hospodářství místně příslušného krajského úřadu na příslušném formuláři, který je k dispozici. Spolu s žádostí je nutno doložit:

- originál platné koncesní listiny
- potvrzení platné finanční způsobilosti
- v případě nových vozidel originály technických průkazů

Dopravní úřad (odbor dopravy) na základě žádosti ověří, zda jsou splněny podmínky pro vydání eurolicence a vydá (v termínu nejpozději do 15 ti pracovních dnů od obdržení žádosti) podnikateli originál eurolicence a tolik opisů eurolicence, kolik vozidel podnikatel v silniční dopravě nahlásil. Náklady spojené s vydáním eurolicence hradí dopravce ve výši 200,- Kč za originál eurolicence + 50,- Kč za opis.

¹⁰ Nařízení Rady (EHS) č. 881/92 ze dne 26. března 1992 o přístupu na trh silniční přepravy zboží uvnitř Společenství na území nebo z území členského státu nebo procházející územím jednoho nebo více členských států.

Eurolicenci ani jinému povolení pro přepravu v rámci EU **nepodléhá**:

1. Přeprava poštovních zásilek.
2. Přeprava poškozených nebo havarovaných vozidel.
3. Přeprava zboží motorovými vozidly, jejichž celková přípustná hmotnost, včetně celkové hmotnosti přípojného vozidla, nepřesahuje 6 t nebo jejichž užitečná hmotnost, včetně užitečné hmotnosti přípojného vozidla, nepřesahuje 3,5 t.
4. Přeprava zboží motorovými vozidly, pokud splňuje tyto podmínky:
 - a) přepravované zboží je ve vlastnictví podniku nebo je jím prodáváno, kupováno, pronajímáno, najímáno, vyráběno, získáváno, zpracováváno nebo opravováno;
 - b) účelem přepravy je převést zboží z nebo do podniku, jeho přeprava uvnitř podniku, popř. mimo podnik, jde-li o přepravu pro vlastní potřebu;
 - c) motorová vozidla pro takovou přepravu musí být řízena vlastními zaměstnanci podniku;
 - d) vozidla přepravující zboží musí podniku patřit nebo jím být koupena na úvěr nebo je musí mít podnik v pronájmu;
 - e) přeprava smí být pouze pomocnou činností v rámci celkové činnosti podniku.
5. Přeprava léků, zdravotnických přístrojů a vybavení, jakož i dalšího materiálů pro poskytování pomoci v naléhavých případech, zejména při živelních pohromách.

Použití eurolicence pro přepravy s nečlenskými státy EU

Eurolicence se také používají pro přepravy mezi členskými státy EU a Švýcarskem. Je to na základě Dohody o přepravě zboží a cestujících, po železnici a silnici, kterou se harmonizovaly předpisy s EU. Bilaterální, tranzitní i třetizemní přepravy mezi Švýcarskem a státy EU se tak mohou provádět na základě eurolicence.

Dále jsou od klasického povolávacího řízení (přepravní povolení) osvobozeny přepravy do Lichtenštejnska, Norska a na Island, protože tyto státy jsou členy Evropského hospodářského prostoru. S Norskem ale zůstalo zachováno povolovací řízení při třetizemních přepravách z/do nečlenského státu EU.

Osvědčení řidiče

Od 1. 5. 2004 musí zároveň každý dopravce, který zaměstnává řidiče ze států, které nejsou členy EU zajistit, aby tito řidiči při přepravách prováděných na území členských států EU byli vybaveni osvědčením řidiče¹¹.

Žádost o vydání osvědčení řidiče si může dopravce, který je držitelem eurolicence, podat na odboru dopravy místně příslušného krajského úřadu na příslušném formuláři, který je k dispozici na odboru a na internetových stránkách. Spolu s žádostí je nutno doložit:

- průkaz totožnosti řidiče
- číslo řidičského průkazu
- smlouvu o sociálním pojištění
- pracovní povolení.

Spolu s originálem obdrží dopravce opis osvědčení řidiče. Náklady spojené s vydáním osvědčení pro řidiče hradí dopravce ve výši 200,- Kč za originál + 50,- Kč za opis.

V rámci tzv. Silničního balíčku¹² ze 14. listopadu 2009 jsou navrhovány tyto změny:

- zavedení licence Společenství pro vozidla již od 3,5 t celkové hmotnosti – dle dosavadní úpravy povolení Společenství nepodléhají vozidla do 3,5 t užitečné hmotnosti nebo do 6 t celkové hmotnosti.
- standardizovaný formát eurolicencí, ověřených opisů a osvědčení řidiče jednotný pro všechny členské státy EU, opatřený minimálně 2 z celkově 5 navrhovaných jednotných ochranných prvků.

Přepravní povolení

Přepravu mezi ČR a nečlenskými státy EU, jakož i tranzitem přes tyto státy, lze provádět pouze na základě povolení. Povolení přiděluje dle vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční

¹¹ Tato povinnost vychází z nařízení Rady ES č. 484/2002, kterým se mění nařízení Rady (EHS) č. 881/92 a (EHS) č. 3118/93 pro účely zavedení osvědčení řidiče.

¹² 14. listopadu 2009 byla v řadě L Úředního věstníku Evropské unie č. 300 na stránkách 51-105 zveřejněna 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady, jež tvoří součást tzv. „Silničního balíčku“. Cílem těchto 3 nových nařízení je aktualizace, konsolidace a větší srozumitelnost současné právní úpravy v daných oblastech v silniční dopravě v rámci EU

dopravě, ministerstvo nebo jím pověřená osoba na základě písemné žádosti dopravce.

Přepravní povolení vycházejí z mezistátních bilaterálních dohod, kde je určeno jejich množství (neboli kontingenty) a druhy. Projednávání plnění konkrétních ustanovení těchto mezivládních dohod zabezpečují smíšené komise, které zasedají zpravidla jednou ročně. Jednání smíšených komisí se účastní pracovníci Ministerstva dopravy, zástupci ČESMAD BOHEMIA¹³, případně další účastníci. Výsledkem jednání je stanovení kontingentů vstupních povolení pro následující rok.

Přepravní povolení dělí dle časové platnosti (jednorázová a trvalá) a dle typů realizovaných přeprav. Dle typů realizovaných přeprav se dále dělí na:

- loco povolení – nejčastější typ, slouží pro jednu přepravu exportní a jednu importní
- tranzitní povolení – slouží pro jednu přepravu přes území daného státu ve směru tam a zpět
- třetizemní povolení – slouží pro přepravu prováděnou vozidlem jednoho státu ze státu druhého do státu třetího

Zvláštní kategorii tvoří přepravní povolení CEMT¹⁴, která mají oproti výše uvedeným povolením multilaterální charakter. Jejich platnost je pro všechny členské státy CEMT a lze je využít i pro třetizemní přepravy a to bez jakýchkoliv omezení. Platnost bývá omezena na jeden měsíc nebo jeden kalendářní rok.

Vozidla, jejichž celková hmotnost včetně přípojného vozidla nepřekračuje 6 tun, nebo jejichž celková užitečná hmotnost včetně přípojného vozidla nepřekračuje 3,5 tuny, jsou při bilaterálních a tranzitních přepravách osvobozena od povolení řízení. Pro jízdu bez povolení je dostačující, aby byla splněna alespoň jedna z těchto dvou stanovených podmínek.

Na základě zákona o silniční dopravě, § 30, je přidělováním zahraničních vstupních povolení pověřeno Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA, kde se také žádost o povolení podává. Podrobnosti k přidělování zahraničních vstupních povolení a náležitosti žádosti stanoví výše uvedená vyhláška.

¹³ Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA

¹⁴ CEMT – Konference ministrů dopravy evropských států

2.4 Vyhláška MZV č. 108/1976 Sb. o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR)

Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR) byla sepsána 1.7.1970 v Ženevě a od roku 1976 byla implementována ve Vyhlášce Ministerstva zahraničních věcí č. 108/1976 Sb. Vyhláška stanovuje dopravcům, respektive jejich řidičům pravidla, která musí dodržovat, při vykonávání mezinárodní kamionové dopravy. Jsou zde hlavně definovány:

- věkové a profesní požadavky na osádky (minimální věk řidičů, osvědčení o odborných schopnostech, minimální, státem předepsaná úroveň výcviku)
- maximální možná doba řízení (denní doba řízení, povolená doba řízení mezi dvěma odpočinky, nejdelší celková doba řízení)
- četnost a délka povinných přestávek (bezpečnostní přestávky, jejich minimální doba a náplň)
- doba odpočinku (denní, týdenní, pro případ jednoho či více řidičů)

Kontrola se dříve prováděla pouze pomocí ručně vyplňovaných záznamů o jízdě, které jsou dnes nahrazeny automatickým kontrolním zařízením zaznamenávajícím průběh jízdy (tachograf). Řidič při kontrole musí předložit záznamy za uplynulé dny probíhajícího kalendářního týdne a poslední den týdne předcházejícího, v nichž řídil.

Vyhláška také stanovuje provozování silniční dopravy, které nespadá pod její působnost, například:

- vozidly určenými pro přepravu nákladu, jejichž přípustná maximální celková hmotnost včetně celkové hmotnosti přívěs nebo návěsu nepřekračuje 3,5 tuny;
- vozidly, jejichž nejvyšší dovolená rychlost nepřesahuje 30 km/h;
- vozidly používanými nebo řízenými ozbrojenými silami, civilní obranou, požárními sbory a policií, vozidly používanými při záchranných akcích;
- vozidly používanými pro zvláštní účely, tj. údržbu a opravy kanalizací, vody, plynu a elektřiny, údržbu a kontrolu silnic, odvoz a likvidaci odpadků, telegrafní a telefonní služby, přepravu poštovních balíků, rozhlasové a televizní vysílání a detekce rozhlasových a televizních vysílačů a přijímačů;

Pokud spadá daná provozovaná doprava do výjimek, nemusí být ve vozidle namontovaný tachograf a dopravce nemusí zajistit vedení záznamů.

2.5 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85

Na české dopravce se od vstupu ČR do EU začalo vztahovat nařízení (ES) č. 561/2006, o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě. Platí pro provozování mezinárodní (nebo vnitrostátní) dopravy v členských státech EU, Švýcarska, Norska, Lichtenštejnska a Islandu. Ošetřuje vlastně stejnou oblast jako Dohoda AETR, ale je nadřazené českým právním normám. Vzniklo hlavně kvůli možným rozdílnostem mezi interpretací a zapracováním Dohody AETR v jednotlivých členských státech EU.

„Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě ze dne 1. července 1970 (dále jen „AETR“) v platném znění by se měla i nadále uplatňovat na silniční přepravu zboží a cestujících vozidly registrovanými v členském státě nebo v zemi, která je smluvní stranou AETR, na celou cestu mezi Společenstvím a třetí zemí kromě Švýcarska a kromě zemí, které jsou smluvními stranami Dohody o Evropském hospodářském prostoru, nebo přes území této země. Je nezbytné, aby AETR byla změněna co nejdříve, nejlépe do dvou let po vstupu tohoto nařízení v platnost, aby byla její ustanovení uvedena do souladu s tímto nařízením.“¹⁵

Mezi nejzásadnější oblasti úpravy patří:

- požadavky na osádky (čl. 5)
- doba řízení (čl. 6)
- bezpečnostní přestávka (čl. 7)
- denní a týdenní doba odpočinku (čl. 8)

Požadavky na osádky (čl. 5)

Tento článek stanovuje minimální věk pomocníků řidiče, a to na 18 let. Za splnění určitých předpokladů mohou členské státy tuto hranici snížit na 16 let.

¹⁵ Viz Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (2006, str. 1)

Doba řízení (čl. 6)

Řidič nesmí překročit denní 9-ti hodinovou dobu řízení, maximálně ji lze prodloužit na 10 hodin dvakrát za týden. Týdenní doba řízení nesmí být delší než 56 hodin a celková doba řízení nesmí přesáhnout 90 hodin za dva po sobě následující týdny.

Bezpečnostní přestávka (čl. 7)

Bezpečnostní přestávka je doba, během níž má řidič odpočívat a nesmí provádět žádnou jinou činnost. Musí ji provést po každých 4,5 hodinách řízení a to nejméně na 45 minut.

Denní a týdenní doba odpočinku (čl. 8):

Denní doba odpočinku je uplatňována rozdílně pokud jsou ve vozidle dva nebo pouze jeden řidič.

V případě dvou řidičů musí oba střídavě dodržovat nejméně 9-ti hodinový nepřetržitý odpočinek za každých 30 hodin jízdy.

Pokud je řidič jenom jeden, může využít tzv. dělený nebo nedělený odpočinek. Nedělený odpočinek musí trvat nepřetržitě minimálně 11 hodin v průběhu každých 24 hodin. Výjimečně jej lze zkrátit na 9 hodin, ale maximálně 3krát týdně. Dělený odpočinek smí být uplatňován ve dvou částech během každých 24 hodin - přičemž první z těchto částí musí trvat nepřetržitě nejméně 3 hodiny a druhá nejméně 9 hodin. V tomto případě se minimální doba odpočinku prodlužuje z 11 na 12 hodin.

Týdenní doba odpočinku zavazuje řidiče, že musí ve kterýchkoli dvou po sobě následujících týdnech mít dvě běžné týdenní doby odpočinku nebo jednu běžnou týdenní dobu odpočinku a jednu zkrácenou dobu odpočinku v celkové délce 24 hodin.

Výjimky

Nařízení (ES) č. 561/2006 specifikuje v čl. 3 typy přeprav, které nepatří do působnosti tohoto nařízení a tím pádem se u nich nemusí dodržovat výše uvedené podmínky (vedení záznamů o době řízení, odpočinku a bezpečnostních přestávkách, atd.).

Jedná se zejména o přepravy:

- a) vozidly používanými pro přepravu cestujících v linkové dopravě, jestliže délka tratě této linky nepřesahuje 50 km;
- b) vozidly, jejichž nejvyšší dovolená rychlost nepřesahuje 40 kilometrů v hodině;
- c) vozidly, která jsou ve vlastnictví ozbrojených sil, sil civilní obrany, požárních sborů a sil odpovědných za udržování veřejného pořádku nebo jsou jimi najata bez řidiče, uskutečňuje-li se přeprava v rámci jím svěřených úkolů a je-li pod jejich kontrolou;
- d) vozidly používaných při přepravě humanitární pomoci, při záchranných akcích;
- e) specializovanými vozidly pro lékařské účely;
- f) speciálními havarijními vozidly
- g) vozidly používanými při silničních jízdních zkouškách pro účely vývoje, opravy nebo údržby, a novými nebo přestavěnými vozidly, která ještě nebyla uvedena do provozu;
- h) vozidly nebo jejich kombinacemi, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřesahuje 7,5 tuny a která se používají k neobchodní přepravě zboží;

Pro tyto přepravy je dále ustanoveno v § 3 odst. 1 vyhlášky č. 478/2000 Sb omezení denní doby řízení na 10 hodin, celkové doby řízení na období 2 po sobě následujících kalendářních týdnů na 100 hodin a dodržování bezpečnostních přestávek a doby odpočinku podle § 17 a § 19 nařízení vlády č. 589/2006 Sb.

Dále nařízení (ES) č. 561/2006 specifikuje v čl. 13 typy přeprav, které jsou označovány jako tzv. **fakultativní výjimky** a členské státy EU můžou rozhodnout, zda pro tyto přepravy stanoví jiný režim než ten uvedený v čl. 5-9 zmíněného nařízení.

Na celou dobu jízdy se u výjimek dle čl. 13 odst. 1 nařízení (ES) č. 561/2006 na dopravu na území ČR vztahuje prováděcí vyhláška č. 478/2000 k zákonu o silniční dopravě, kde je pro fakultativní výjimky předepsané dodržování pouze bezpečnostních přestávek, záznamy lze vést ručně a při kontrole musí řidič předložit záznamy za právě probíhající a předchozí den.

Výjimky z čl. 5-9 se vztahují například na přepravy:

- a) vozidly ve vlastnictví orgánů veřejné moci
- b) vozidly používanými zemědělskými, pěstitelskými, lesnickými, chovatelskými podniky a podniky rybolovu pro přepravu zboží
- c) zemědělskými a lesnickými traktory používanými pro zemědělské a lesnické činnosti na tratích
- e) vozidly provozovanými výlučně na ostrovech s rozlohou do 2 300 km², které nejsou spojeny se zbytkem území státu mostem, brodem nebo tunelem
- f) vozidly používanými pro výcvik žadatelů o řidičské oprávnění nebo osvědčení o odborné způsobilosti či jejich přezkoušení
- g) vozidly s 10 až 17 sedadly používanými výlučně k neobchod. přepravě cestujících;
- h) specializovanými vozidly přepravujícími cirkusy a lunaparky;
- i) specializovanými vozidly přepravujícími peníze nebo cennosti;
- j) vozidly používanými pro přepravu živých zvířat z hospodářství na místní trhy a naopak nebo z trhů na místní jatka ve vzdálenosti do 50 km.

2.6 Vyhláška č. 522/2006 Sb., o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě

Tato vyhláška upravuje postupy, systém a předmět silničních kontrol. Kontroly se provádí jak na silnicích tak v prostorách provozoven dopravců a také u přepravy nebezpečných věcí při nakládce a vykládce.

Předmětem silničních kontrol je dodržování bezpečnostních přestávek, denní a týdenní doby řízení a odpočinku, vybavení předepsanými doklady a povoleními pro danou přepravu apod.

Předmětem kontrol v provozovnách je ověření dodržování 14-ti denního omezení doby řízení, záznamové listy, karty řidičů, potřebné doklady k provozování dopravy apod. Kontrola v provozovně také většinou nastává po zjištění překročení dob řízení, bezpečnostních přestávek a dob odpočinku. Vyhláška je upravena vyhláškou č. 39/2010 Sb., která zapracovává příslušné předpisy Evropských společenství a v návaznosti na to upravuje jednotné postupy, systém a předmět kontrol a státního odborného dozoru v silniční dopravě.

2.7 Nařízení Rady (EHS) č. 3118/93, kterým se stanoví podmínky, za nichž může dopravce nerezident provozovat vnitrostátní silniční přepravu zboží uvnitř členského státu

Dočasné provozování vnitrostátní silniční přepravy zboží pro cizí potřebu v jiném členském státě, aniž by tam měl dopravce sídlo nebo byl jinak usazen, se nazývá kabotáž. Pro kabotážní přepravy bylo pro ČR stanoveno v přístupové smlouvě k EU přechodné období 2+2+1 rok. Poslední část tohoto období skončila k 30.4.2009, tím pádem je od 1.5.2009 možné kabotáž provádět v souladu s nařízením (EHS) č. 3118/93 se všemi státy EU kromě Bulharska a Rumunska.

Uvedené nařízení umožňuje na základě eurolicence dočasně provozovat vnitrostátní silniční přepravu zboží pro cizí potřebu v jiném členském státě. Avšak je třeba zdůraznit, že se jedná pouze o dočasné provozování takovéto dopravy a z tohoto důvodu není možné provádět přepravy na pravidelné a trvalé nebo systematické bázi.

Největším problémem je správné stanovení dočasnosti provozovaných přeprav. Vzhledem k tomu, že tento pojem není nařízením ani jinými právními předpisy ES definován, vydala Evropská komise výkladové sdělení¹⁶ ve kterém jsou uvedena kritéria, která mají napomoci při posuzování „dočasnosti“ kabotáže - délka trvání činnosti, četnost (opakování), nepřetržitost (kontinuita) a pravidelnost.

Pokud by tedy kabotáž byla prováděna dlouhodobě nebo se často opakovala či byla prováděna nepřetržitě nebo pravidelně, pak nesplňuje podmínku dočasnosti a jde o činnost nepovolenou.

Kontrolní orgány by však neměly aplikovat uvedená kritéria automaticky, ale posuzovat případ od případu v závislosti na dalších okolnostech, např. na počtu vozidel dopravce, na době, po kterou je vozidlo přítomno na území hostitelského státu atd.

Některé země si pojem dočasnosti kabotáže upravily v rámci národní legislativy a proto je pro dopravce nejvhodnější zjistit si všechna místní pravidla a skutečnosti ještě před zahájením kabotáže v dané zemi.

¹⁶ Ú. v. 21/2, 26. 1. 2005

V rámci tzv. Silničního balíčku¹⁷ ze 14. listopadu 2009 jsou navrhovány určité změny. Nové nařízení bude obsahovat mimo jiné upřesnění dočasnosti kabotáže, tj. bude možné v návaznosti na mezinárodní přepravu věcí z jiného členského státu nebo ze třetí země do hostitelského členského státu provést po dodání nákladu s tímž vozidlem až 3 kabotážní přepravy. Tyto kabotážní přepravy musí být uskutečněny do 7 dnů od poslední vykládky navazující na mezinárodní přepravu. Dále bude možné v uvedené lhůtě 7 dnů provést některé nebo všechny kabotážní jízdy v jakémkoliv členském státě za podmínky, že budou omezeny na jednu kabotážní operaci na členský stát ve lhůtě tří dnů ode dne, kdy vozidlo vstoupí bez nákladu na území tohoto členského státu. Dopravce bude muset předložit jasné důkazy o mezinárodní přepravě, během níž přijel do hostitelského členského státu, a o každé návazné kabotáži, kterou v něm uskutečnil. Forma těchto důkazů ani podrobnosti zatím nejsou pevně stanoveny.

Počet povolených kabotážních přeprav by se měl postupně zvyšovat. V horizontu několika let by měly být kabotážní přepravy plně liberalizovány.

2.8 Přepravní smlouvy a Dohoda CMR

Smlouvy, které upravují vztahy vznikající při provádění přepravy mezi dopravcem a odesílatelem jsou zpravidla smlouvy o přepravě věci.

Zásadním dokumentem, kterým se řídí veškeré mezinárodní silniční nákladní přepravy je od roku 1956 Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě – Dohoda CMR. Vytváří jednotný systém mezinárodně platných přepravních podmínek platné pro mezinárodní silniční nákladní přepravu (její ustanovení mají kogentní charakter) a s tím spojený vytvořený jednotný, mezinárodně unifikovaný přepravní doklad, tj. mezinárodní silniční nákladní list.

Základním charakteristickým rysem Dohody CMR je, že se vztahuje jen na problematiku některých obsahových náležitostí přepravních smluv, ale již dále neřeší všechny ostatní oblasti daných smluvních vztahů. Dohoda CMR se ve vztazích, které sama přímo neupravuje, doplňuje vždy s národním právem.

¹⁷ 14. listopadu 2009 byla v řadě L Úředního věstníku Evropské unie č. 300 na stránkách 51-105 zveřejněna 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady, jež tvoří součást tzv. „Silničního balíčku“. Cílem těchto 3 nových nařízení je aktualizace, konsolidace a větší srozumitelnost současné právní úpravy v daných oblastech v silniční dopravě v rámci EU

Dohodou CMR se řídí každá smlouva o silniční přepravě zboží za úplaty, která je realizovaná v silničním vozidlem, jestliže místo převzetí zásilky a předpokládané místo jejího dodání leží ve dvou různých státech.

Do naší legislativy je Dohoda CMR začleněna Vyhláškou ministra zahraničních věcí č. 11/1975 Sb., o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR), ve znění pozdějších předpisů z nichž alespoň jeden je smluvním státem Dohody CMR. Nevztahuje se na přepravy prováděné v rámci mezinárodních poštovních úmluv, přepravy mrtvol a přepravy stěhovavých svršků. Je-li vozidlo s nákladem přepravováno v některém úseku cesty po moři, po železnici, po vnitrozemské vodní cestě nebo vzduchem, vztahuje se Dohoda CMR na celou přepravu, pokud z tohoto vozidla nebyla zásilka přeložena.

Nákladní list CMR

Nákladní list CMR¹⁸ je v mezinárodní kamionové dopravě základním přepravním dokumentem. Nicméně ustanovení obsažená v přepravní smlouvě mají vždy přednost před údaji uvedenými v nákladním listě. Ale dle Dohody CMR a ani podle našeho právního řádu nemají přepravní smlouvy předepsány povinnou písemnou formu. Nákladní list CMR je zde dokladem o uzavření přepravní smlouvy ve smyslu ustanovení Dohody CMR.

Odesílatel odpovídá za veškeré výlohy a škody, které vzniknou dopravci v důsledku nepřesností nebo neúplností údajů v něm uvedených. Odesílatel je povinen připojit k nákladnímu listu nebo dát dopravci k dispozici doklady potřebné k celnímu jednání a dalším úředním jednáním (např. doklady o rostlinolékařské kontrole, doklady v případě přeprav dle dohody ADR apod.)

Při převzetí zásilky k přepravě je dopravce povinen zkontrolovat správnost údajů v nákladním listě o počtu kusů a o jejich značkách a číslech a také zjevný stav zásilky a jejího obalu. Jakákoliv neshoda se musí uvést do nákladního listu.

Dispoziční právo odesílatele musí být realizováno za předpokladů uvedených v čl. 12 Dohody CMR. Dispoziční právo vždy zaniká, jakmile je druhý výtisk nákladního listu odevzdán příjemci; od tohoto okamžiku je dopravce povinen řídit se výhradně příkazy příjemce. Dispoziční právo náleží však příjemci ihned od okamžiku vystavení nákladního listu v tom případě, je-li v něm učiněn odesílatelem v tomto smyslu příslušný záznam. Jakmile byla zásilka doprava na

¹⁸ Příloha č. 1

místo určení, má příjemce právo žádat od dopravce, aby mu proti jeho potvrzení vydal druhé vyhotovení nákladního listu a zásilku.

Odpovědnost dopravce

Odpovědnost dopravce je upravena v kapitole IV. Dohody CMR. Dopravce odpovídá za úplnou nebo částečnou ztrátu či poškození zásilky, která vznikne od okamžiku převzetí zásilky k přepravě až do okamžiku jejího vydání. Také zodpovídá za nakládku i vykládku, pokud se k ní smluvně zaváže a dále za překročení dodací lhůty. Překročení dodací lhůty nastane, nebyla-li zásilka vydána ve sjednané lhůtě, nebyla-li lhůta sjednána, přesahuje-li skutečná doba přepravy dobu, kterou je možno očekávat od pečlivého dopravce.

Dopravce může být zproštěn odpovědnosti, jestliže poškození, ztráta zásilky nebo překročení dodací lhůty byly zaviněny oprávněným, vlastní vadou zásilky nebo okolnostmi, které dopravce nemůže odvrátit a jejichž následky odstranit není v jeho moci (živelní události apod.). Dále v těch případech, vznikne-li ztráta nebo poškození zásilky v důsledku zvláštního nebezpečí souvisejícího s jednou nebo více z těchto skutečností:

- použití otevřených vozidel bez plachet, bylo-li takové použití vozidel výslovně dohodnuto a poznamenáno v nákladním listě;
- chybějící obal nebo vadný obal zásilky, která je pro svoji povahu, není-li řádně balena nebo není-li balena vůbec, vystavena ztrátám nebo poškozením;
- manipulace, naložení, uložení nebo vyložení zásilky odesílatelem, příjemcem nebo osobami jednajícími za odesílatele nebo příjemce;
- přirozená povaha určitého zboží, pro kterou podléhá úplné nebo částečné ztrátě anebo poškození, zejména lomem, rzí, vnitřním kažením, vysycháním, unikáním, normálním úbytkem nebo působením hmyzu nebo hlodavců;
- nedostatečné nebo vadné značky nebo čísla jednotlivých kusů zásilky;
- přeprava živých zvířat.

Náhrada škody

Čl. 23 odst. 3 Dohody CMR stanovil, že „náhrada škody nesmí přesahovat 25 franků za kilogram chybějící hrubé váhy. Frankem se rozumí Zlatý frank o váze

10/31 gramu a ryzosti 0,900. Novelou provedenou Protokolem k Úmluvě CMR¹⁹ došlo v čl. 23 odst. 3 Úmluvy CMR ke změně v tom smyslu, že byla změněna početní jednotka pro výpočet náhrady škody. Novelizovaný čl. 23 odst. 3 Úmluvy CMR stanovuje, že „náhrada škody nesmí překročit 8,33 početní jednotky za kilogram chybějící hrubé váhy“. Touto početní jednotkou se rozumí tzv. zvláštní právo čerpání (angl. Special Drawing Right, používaná zkratka „SDR“).

Při škodě vzniklé překročením dodací lhůty je dopravce povinen hradit je do výše dovozného, vyšší náhradu lze požadovat jen tehdy, byla-li udána cena zásilky nebo zvláštní zájem na dodání. Při poškození zásilky se hradí částka, o kterou se hodnota zásilky snížila.

Oprávněný může požadovat úroky z náhrady škody, které činí 5% ročně a počítají se ode dne zaslání písemné reklamace, popř. ode dne podání žaloby u soudu.

¹⁹ Dne 5.7.1978 byl sjednán Protokol k Úmluvě CMR. Tímto Protokolem došlo k novelizaci čl. 23 Úmluvy CMR, který stanoví horní hranici limitu odpovědnosti mezinárodního silničního dopravce uskutečňujícího přepravu podle Úmluvy CMR. Dne 6.11. 2006 bylo ve Sbírce mezinárodních smluv pod č. 108/2006 zveřejněno Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o přístupu České republiky k Protokolu k Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR). Protokol vstoupil pro Českou republiku v platnost 27. září 2006. Nicméně, soudy v těch zemích, které neratifikovali Protokol k Úmluvě CMR, nejsou vázaný tímto limitem a mají možnost aplikovat původní limit dle čl. 23 odst. 3 Úmluvy CMR tj. 25 Zlatých franků, jestliže jejich legislativa nestanoví jinou horní hranici.

3. ČINNOST DOPRAVCE PŘED A PO VSTUPU DO EU

V této praktické části práce budou představeny hlavní činnosti dopravní společnosti, která pro své zákazníky realizuje nejen samotnou přepravu zboží z místa A do místa B, ale také dále vykonává další činnosti s přepravou spojené jako zajišťování celních formalit a podobně.

Jako každá jiná společnost, která chce být úspěšná a zisková, i dopravní společnost věnuje pozornost marketingu, propagaci a péči o své zákazníky.

Aby měla na čem pracovat, získávala zakázky, účastní se různých výběrových řízení. Každý vztah se zákazníkem se snaží smluvně co nejlépe ošetřit, v jejím portfoliu jsou smlouvy krátkodobé, dlouhodobé či rámcové.

Aby kryla případné škody, které jí samotné anebo jejím zákazníkům mohou vzniknout, sjednává si rozličné druhy pojištění. Ať už ty, které jsou zákonem přikázány nebo dobrovolné.

Pracuje zde mnoho různých zaměstnanců, z nichž mezi nejdůležitější a pro tuto oblast podnikání nespecifičtější jsou dispečeři a řidiči vozidel. Pro uskutečnění přepravu nákladu potřebuje kvalitní vozový park.

Dopravní společnost provádí mnoho typů přeprav a každá z nich má svůj specifický průběh.

Všechny tyto činnosti budou podrobněji popsány v následujících kapitolách takovým způsobem, aby posléze bylo možné definovat jak celkově ovlivnil vstup České republiky do Evropské unie každodenní chod dopravní společnosti.

3.1 Marketing a propagace

Maximalizace spokojenosti zákazníka, snižování podnikatelského rizika a hlavně dosažení co nejvyššího zisku, to jsou cíle marketingu každé dopravní společnosti. Úspěšná realizace marketingu v dopravní společnosti vyžaduje dobrou organizaci a metody práce a hlavně koordinaci činností všech útvarů společnosti.

Získání klienta a stoprocentní plnění smluvních závazků není vše, co lze udělat. Dle pravidla „Je mnohem lehčí něco získat než si to udržet“ je zde souhrn dalších činností, které může dopravce použít:

- monitorování spokojenosti zákazníka a následné nápravy neuspokojivých činností, zavádění inovací apod.
- u dlouhodobých zákazníků pravidelné (např. pololetní) vyhodnocování služeb a přehodnocování cen
- zjišťování potřeb zákazníka pro prohloubení a rozšíření spolupráce například formou osobních schůzek
- rozvíjení osobních vztahů se zástupci společností
- organizování kulturních akcí pro zákazníky (stávající i potenciální)

Reklama

Dopravci zpravidla využívají pro své zviditelnění tyto formy reklamy:

- reklamní potisky na dopravních prostředcích (minimálně název společnosti na kabině vozidla pokud si plochu přívěsného vozidla „zabere“ zákazník)
- dotace firemních sportovních družstev
- reklama na sportovních utkáních
- internetové stránky
- dopravní a logistické časopisy jako týdeník „Dopravní noviny“

3.2 Výběrová řízení

Aby dopravní společnost získala zákazníky vyhledává poptávky, účastní se různých výběrovém řízení na přepravu zboží. Doprava je obor, ve kterém jde zejména o rychlost, pružnost, informace.

Portfolio zákazníků dopravce se skládá z kombinace dlouhodobých, krátkodobých, nárazových a speciálních přeprav.

Dlouhodobé smlouvy na přepravu lze získat účastí na výběrových řízeních, které vyhlašují výrobní a jiné společnosti. Aby byl ve výběrovém řízení úspěšný, musí splnit spoustu požadavků:

- cena za kilometr (vč. všech poplatků apod.)
- možnost zajistit co největší množství požadovaných destinací
- odpovídající vybavenost kamionů
- prokázání referencí
- požadovaná výše pojištění a další

Získání takového zákazníka může být pro dopravce stěžejní, tímto může dlouhodobě vytěžit část svého vozového parku.

Pro absolutní vytěžení²⁰ vozidel pak dopravce (respektive má toto za úlohu dispečer) denně sleduje poptávky na jednotlivé přepravy a přímo reaguje. V praxi to vypadá tak, že dispečer má informaci o jízdě plně naloženého vozidla na místo určení a aby nejelo nazpět prázdné, vyhledává poptávku po přepravě. Tímto se plně maximalizuje efektivnost vynaložených nákladů na spotřebu pohonných hmot, poplatky, mýta a odměnu řidiče.

K vyhledávání poptávek po přepravě můžou dispečeré v dnešní době mimo jiné (práce na doporučení apod.) používat stále se rozvíjející webové portály na aukce a poptávky a nabídky přeprav. Také mohou dopravce vyhledávat sami poptávající, například přes Agenturu pro podporu podnikání a investic CzechInvest²¹, kde je v rámci podpory subdodavatelů spravována databáze českých dodavatelských firem.

²⁰ Snaha o to, aby vozidlo nejelo ani část své jízdy bez nákladu

²¹ Agentura pro podporu podnikání a investic CzechInvest je státní příspěvková organizace podřízená Ministerstvu průmyslu a obchodu ČR, která posiluje konkurenceschopnost české ekonomiky prostřednictvím podpory malých a středních podnikatelů, podnikatelské infrastruktury, inovací a získáváním zahraničních investic z oblasti výroby, strategických služeb a technologických center.

3.3 Smluvní vztahy

Dopravce realizuje přepravu zboží vždy na základě smluvního kontraktu s předem odsouhlasenými podmínkami. Smluvním kontraktem může být dlouhodobá smlouva o spolupráci (v ideálním případě uzavřená na neurčito), přepravní smlouva na jednu či více přeprav nebo na objem zakázky nebo stačí jen objednávka přepravy.

Dlouhodobé a rámcové smlouvy

Uzavření dlouhodobé rámcové smlouvy znamená pro dopravce přinejmenším velkou naději na to, že bude mít v budoucnu postaráno o práci. Na druhou stranu určitou nevýhodou pro dopravce jako dodavatele služby je fixace dohodnuté ceny na delší časové období. Což je naopak výhodou pro poptávajícího, kterému rámcová smlouva naopak skýtá jistotu zachování maximální výše předem dohodnutých cen. Další výhodou poptávajícího je skutečnost, že jedním výběrovým řízením pokryje delší časové období a více zakázek, které by jinak musel řešit individuálně a s větší časovou i administrativní náročností.

Hlavní a nespornou výhodou použití rámcových smluv je u obou smluvních stran úspora času. Je však třeba si uvědomit, že rámcová smlouva představuje úpravu práv a povinností obou smluvních stran na delší časové období.

Krátkodobé a jednorázové smlouvy

Uzavření krátkodobé smlouvy o přepravě ve většině případů předchází poptávka odesílatele na přepravu určitého zboží z místa odeslání na místo určení. Dopravce, pokud má o přepravu zájem a je schopen splnit veškeré požadavky odesílatele, potvrdí závaznou objednávku přepravy. Na jejím základě se sjedná smlouva o provedení přepravy. V případě krátkodobých a jednorázových smluv o přepravě se jedná o každodenní záležitost.

Objednávka přepravy

Přepravu lze provést jen na základě potvrzené objednávky přepravy, která v tomto případě nahrazuje smlouvu o přepravě. Samozřejmě musí obsahovat veškeré důležité informace, které lze případně doplnit či opravit.

Ať už se jedná o přepravu zboží na základě dlouhodobé či krátkodobé smlouvy, základní vztahy a povinnosti jsou stejné. Dopravce se zavazuje odesílateli, že přepraví věc z určitého místa (místo odeslání) do určitého místa jiného (místo určení), a odesílatel se zavazuje zaplatit mu za to úplatu, neboli přepravné.

Z toho vyplývá, že **obě strany musí vždy přesně vymezit předem základní náležitosti**, které jsou zejména:

- jméno (obchodní firma) odesílatele
- jméno (obchodní firma) příjemce
- kontaktní osoba pro řešení případných změn, problémů
- povaha přepravovaného zboží (normální, rychlokazitelné, nebezpečné, apod.)
- objem konkrétní zásilky (hmotnost, počet palet, apod.)
- způsob přepravy a zvolená dopravní cesta
- místo odeslání a místo určení (definice místa odeslání a místa určení v přepravní smlouvě je vytvářena zpravidla na základě použité dodací doložky INCOTERMS²² dle které je možné zjistit, kam má která strana předmětnou zásilku dodat).
- dodací doba (termín nakládky a vykládky)
- způsob vykonání nakládky a vykládky zboží
- clenění, režim tranzitu
- cena přepravy (většinou včetně všech poplatků, cel, apod.)
- plátce přepravy
- moment platby za zboží její způsob
- zabezpečení příslušné dokumentace
- zabezpečení pojištění a jeho výše
- fakturační adresa a splatnost faktury

²² INCOTERMS 2000 je soubor mezinárodních pravidel pro výklad nejvíce běžně používaných obchodních doložek v zahraničním obchodě (obsahují 13 doložek, dělí se do čtyř kategorií E, F, C, a D). Doložky INCOTERMS upravují vztah mezi prodávajícím a kupujícím a signalizují povinnosti kupujícího i prodávajícího, které souvisejí s dodávkou a převzetím zboží, především pak způsob, místo a okamžik předání zboží kupujícímu; způsob místo a okamžik přechodu výloh a rizik z prodávajícího na kupujícího; další povinnosti stran při zajišťování dopravy, průvodních dokladů, kontroly, pojištění, celního odbavení apod. Doložky INCOTERMS nejsou závaznou normou ani mezinárodního ani vnitrostátního práva – stávají se závaznými jsou-li zahrnuty do kupní smlouvy.

3.4 Pojištění

Pojištění je významná složka patřící mezi činnosti dopravce. Některá pojištění jsou ze zákona povinná a ostatní si dopravce sjednává s ohledem na rizika, kterým je každodenně vystavován. Objemy a hodnota přepravovaného zboží jsou vysoké a riziko poškození, zničení, pohřešování zásilek, odpovědnosti za škodu na přepravovaných věcech je nejvhodnější cestou k minimalizaci nákladů na krytí škod v dopravě. Ochrana zájmů dopravce prostřednictvím sjednání pojištění je ideální možnost.

Pojištění vozidel

Dle zákona²³ má povinnost uzavřít pojistnou smlouvu o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla každý vlastník tuzemského vozidla. Z povinného ručení se hradí škody, které se vozidlem způsobí třetím osobám na zdraví nebo na majetku, včetně ušlého zisku a nákladů právní ochrany. Zato havarijní pojištění je čistě dobrovolné a slouží k ochraně vozidla před škodami způsobenými živly nebo vzniklými v důsledku havárie, odcizení nebo neoprávněného užití vozidla.

Pojištění odpovědnosti dopravce

Pojištění se sjednává pro případ právním předpisem stanovené odpovědnosti pojištěného za škodu vzniklou jinému na věci vyplývající z přepravních smluv v důsledku nahodilé události.

Pojištění zásilek

Tento druh pojištění je jediným možným způsobem jištění se majitelů zásilek vůči rizikům vyplývajícím z provádění přeprav. Pojištění se sjednává pro případ poškození, zničení nebo pohřešování pojištěné přepravované zásilky jakoukoli událostí, která nastane nečekaně a náhle a není v pojistných podmínkách nebo v pojistné smlouvě vyloučena. Pojistit lze přepravy všemi druhy dopravních prostředků na území celého světa.

²³ Zákon č. 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.

3.5 Řidiči, dispečeri a dopravní prostředky

Základními „výrobními prostředky“ dopravce pro provedení přepravy nákladu jsou vozidla, jejich řidiči a dispečeři.

Dispečeři

Dispečer obstarává, vyjednává a koordinuje samotné přepravy, vytěžení vozidel. Hlavním specifikem jeho práce je rychlost, pružnost, variabilita, znalost cizích jazyků, komunikativnost. Jeden dispečer může mít na starosti až 15 vozidel. Tým dobrých dispečerů může velmi pozitivně (maximální vytěžení vozidel a s tím související minimalizace nákladů a maximalizace zisku) či naopak negativně ovlivnit chod celé společnosti.

Řidiči

Disponovat kvalitními, zkušenými, zodpovědnými a bezproblémovými řidiči je bez nadsázky sen každého dopravce. Na řidiče je kladeno spoustu požadavků, má na starosti samotné vozidlo, náklad, vyřizování formalit a při tom všem se musí řídit dalšími pravidly a zákony každé země, kterou projíždí.

Každý řidič u sebe musí mít osobní doklady jako jsou pasy, víza, lékařská prohlídka, plná moc řidiče k zastupování v celním řízení, plná moc k řízení vozidla (i v cizím jazyce) certifikát léčebných výloh v zahraničí, průkaz ADR, profesní průkaz. Další doklady a dokumenty, které s sebou řidič má ve vozidle jsou například:

- koncesní listina
- výpis z obchodního rejstříku a osvědčení o přidělení DIČ²⁴
- Eurolicence
- certifikát o pojištění nákladu (česky, anglicky)
- AETR podmínky
- seznam citlivého zboží
- CMR- kontrolní list – česky, anglicky, německy, francouzsky
- vnitropodnikové směrnice, údržba vozidel, pokyny pro přepravy ADR²⁵ a ATP²⁶, první pomoc

²⁴ Daňové identifikační číslo

²⁵ Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí

- náhradní listy CMR
- náhradní listy denní záznam
- tankovací karty
- tel. seznam firemní - kontakty na zaměstnance, dispečery
- razítko společnosti
- telefon, případně vysílačka

Druhy vozidel a jejich výbava

Nejpoužívanějšími druhy vozidel dopravních společností, které lze použít pro přepravu nákladu jsou:

- vozidla s celkovou hmotností do 3,5 tuny (vozidla typu combi, pickup, malé transiční vozidla, apod.)
- vozidla s celkovou hmotností nad 3,5 do 6 tun (nákladní vozidla různých typů)
- vozidla s celkovou hmotností nad 6 tun (tahače, velká nákladní vozidla)
- speciální a jiná vozidla (Jumba pro nadrozměrné přepravy, cisterny pro přepravu nebezpečných látek, chladiřenské, mrazířenské)
- přípojná vozidla (přívěsy, návěsy, plachtové, skříňové, valníky)

Vozidla musí splňovat veškerá zákonem dané podmínky (technický stav, pojištění, apod.) a v případě speciálních vozidel musí mít veškerá povolení a stanovenou výbavu pro daný druh (např. pro přepravy nebezpečného zboží, rychlokazitelného zboží, nadrozměrných nákladů apod.).

Každé vozidlo používané k přepravě nákladu musí být vybaveno základními doklady jako osvědčení o technickém průkazu, osvědčení o měření emisí, protokol o měření emisí, protokol o STK²⁷, záznam o zkoušce tachografu, schválení případné vysílačky (vydává Český radiokomunikační úřad), zelenou kartu potvrzující pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, asistenční kartu, záznam o dopravní nehodě. Před vstupem do EU musely být ve vozidle tachografové kotouče klasické, které jsou dnes nahrazeny digitálními tachografy.

²⁶ Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy

²⁷ Státní technická kontrola

3.6 Průběh realizace přepravy

V této kapitole se budu věnovat samotné realizaci přepravy. Za předpokladu, že jsou vyřízeny všechny smluvní vztahy, resp. je minimálně potvrzená, odsouhlasená objednávka přepravy (vč. stanovení ceny za přepravu), tak se dále určí vozidlo a řidič pro provedení přepravy a následuje samotná realizace.

Postup realizace přepravy je odlišný pro různé druhy přeprav. Pro účely této práce je nutné přepravy dále rozdělit na přepravy prováděné před a po vstupu do EU. Z toho vyplývá, že v následujících kapitolách budou popsány níže uvedené typy přeprav:

- vývoz a dovoz před vstupem do EU
- vývoz a dovoz ze třetích zemí po vstupu do EU
- přeprava v rámci EU (odeslání a přijetí)
- tranzit na podkladě karnetu TIR²⁸
- specifické přepravy zboží nebezpečného a pod kontrolovanou teplotou

Nejdříve je ale zapotřebí vysvětlit a popsat všechny základní dokumenty, osoby a další pojmy, které jsou pro popsání výše uvedených operací potřebné.

Příkazce

Příkazcem je ten, kdo potřebuje obstarat přepravu zboží, např. jeho majitel. Buď svěří obstarávání někomu jinému (odesílateli) nebo sám uzavře smlouvu s dopravcem. Odevzdá materiálně zásilku dopravci, jeho jméno figuruje v nákladním listě, stává se odesílatelem a bere na sebe odpovědnost za odeslání zboží.

Odesílatel a příjemce

Odesílatelem ve smyslu smlouvy o přepravě je ten, kdo zboží odesílá. Zavazuje se, že svěří dopravci zásilku a ujme se odpovědnosti za naložení, uložení zásilky a za poskytnutí pokynů nutných pro dopravce k přemístění zásilky a že zaplatí dopravci odměnu za přepravu.

Příjemcem je ten, kdo zboží přijímá. Příjemce je vždy určen v přepravní smlouvě jako osoba oprávněná k převzetí zásilky.

²⁸ Tranzitní celní režim

Spedice, speditér

Speditér je mezičlánek mezi odesílatelem zboží a dopravcem provádějícím přepravu, který obstarává všechny služby vztažené k přepravě. Dále může zajišťovat celní a daňové záležitosti, deklarování zboží pro úřední účely, zajišťování pojištění zboží a příjmu nebo zajišťování plateb a dokladů, týkajících se zboží. Pokud se spedice stará o celní záležitosti, respektive pokud přebírá odpovědnost i za celní dluh²⁹, musí mít složenou celní jistotu³⁰ u příslušného celního úřadu. Větší spediční společnosti mají proto zpravidla složenou tzv. globální celní jistotu ve větší výši, například 5 000 000 Kč a musí každodenně evidovat kolik z této částky „vyčerpali“ na jistění celních dluhů svých zákazníků.

Spediční služby často provádějí samotní dopravci, jako efektivní spojení obstarávání všeho s přepravou spojeného a přepravy samotné.

Celní deklarant

Celní deklarant je osoba, která navrhuje celní režim³¹, hradí celní dluh, má za úkol vystavovat celní doklady, ověřovat správnost deklarovaných zásilek, kontrolovat dodržování celních předpisů, zajistit odbavení na celním úřadě.

Celním deklarantem může být sám dovozce nebo vývozce. Také může pověřit nějakého zástupce, kteří za něj vše vyřídí. Zástupce může být buď přímý, který jedná v jeho prospěch jeho jménem anebo nepřímý, který jedná v jeho prospěch vlastním jménem. To znamená, že nepřímý zástupce se stává celním deklarantem a je za všechny operace (sazební zařazení zboží, hodnota cla, deklarovaná váha zboží, původ zboží, data uvedená v JCD³²) vč. včasného zaplacení celního dluhu odpovědný.

Deklarantem může být také spediční společnost zajišťující pro odesílatele zboží obstarání jeho přepravy. Deklarantem se také často stává samotný dopravce, protože v rámci nabídky svých služeb chce pro svého zákazníka zajistit vše, co je s dopravou spojené.

²⁹ Dle § 2 zákona č. 13/1993 Sb., celního zákona povinnost osoby zaplatit příslušné dovozní clo (celní dluh při dovozu) nebo příslušné vývozní clo (celní dluh při vývozu).

³⁰ Každý celní dluh musí být zajištěn = celní jistota. Celní jistota zajišťuje celnímu úřadu splacení celního dluhu, dovozce/vývozce musí u své banky vinkulovat na speciálním účtu peníze ve výši celního dluhu ve prospěch celního úřadu a banka mu o tomto vydá potvrzení. Pokud by dovozce celní dluh neuhradil, využije celní úřad složené (vinkulované) celní jistoty a svoji pohledávku si vyinkasuje. Pokud je celní dluh řádně a včas uhrazen, jistina je poté uvolněna.

³¹ Dle § 2 zákona č. 13/1993 Sb., celního zákona - volný oběh, tranzit, uskladňování v celním skladu, aktivní zušlechťovací styk, přepracování pod celním dohledem, dočasné použití, pasivní zušlechťovací styk, vývoz

³² Jednotný celní doklad

Celní zařazení zboží

Pro účely přidělení celních sazeb ke konkrétním druhům zboží je nutné zboží roztřídit podle jeho funkce, složení, účelu použití a dalších důležitých charakteristik. Dle celního sazebníku se na toto používá tzv. Kombinovaná nomenklatura³³, která vychází z popisu a číselného označení zboží. Rozděluje zboží do 20 tříd a 97 kapitol. Každá kapitola se dále hierarchicky člení na čtyřmístná čísla a šestimístné položky a dále se rozšiřuje o dvoumístné číselné označení, tj. na osmimístné podpoložky.

Jednotný celní doklad (JCD)

Jednotný celní doklad (dále jen JCD) byl základní dokument, který se používal v celním řízení (jakožto písemné celní prohlášení) při vývozu i dovozu před vstupem ČR do EU. Jednalo se o tiskopis označovaný také jako Jednotná celní deklarace a platilo, že jeden tiskopis lze použít pouze na 1 druh zboží, dle zařazení celního sazebníku. Pokud se jedná o více druhů zboží tak se musí k základnímu JCD použít Jednotná celní deklarace doplňková (dále jen JCDd). Jeden výtisk JCDd lze použít až na 3 druhy zboží. Maximálně bylo možné k jednomu JCD přiložit až 99 JCDd. Tiskopis JCD se skládá ze tří dílů – 1/6, červený, pro celní úřad odeslání a 2/7, zelený, pro dopravce a 3/8, žlutý, pro celního deklaranta na potvrzení řádného ukončení operace a pro potřeby uplatnění DPH. Pomocí tohoto dokumentu navrhuje celní deklarant propuštění zboží do celního režimu. Způsob vyplnění JCD upravuje v ČR vyhláška č.135/1998 Sb. Ministerstva financí ze dne 4. června 1998.

Jednotný správní dokument (JSD)

Jednotný správní doklad (dále jen JSD³⁴), případně Jednotný správní doklad doplňkový JSDd³⁵, nahradil dříve používanou jednotnou celní deklaraci. JSD je písemné celní prohlášení, kterým se podává návrh na zahájení celního řízení. Doklad JSD je předkládán celnímu úřadu při celním odbavení zboží. Tímto dokumentem je zboží propuštěno do celního režimu při dovozu zboží do České republiky nebo při vývozu z Evropské Unie. Při dovozu zboží pak dále slouží k

³³ Kombinovaná nomenklatura vychází z Harmonizovaného systému popisu a číselného označování zboží, který lze považovat za celosvětovou normu v oblasti klasifikace zboží.

³⁴ Příloha č. 2

³⁵ Příloha č. 3

vyměření daní a jiných poplatků, souvisejících s dovozem zboží do České republiky.

3.6.1 Vývoz před vstupem do EU

Přistavení vozidla k nakládce, příprava celních dokladů

Řidič přijede na určené místo (sklad výrobce, odesílatele) na nakládku zboží. Zde obdrží dodací, nákladní listy, případně i faktury za zboží. Poté si zboží nechá naložit, zkontroluje vše dle dokumentů a v případě jakýchkoliv námitek (podezření na nevhodné balení, poškození při nakládce) je písemně uvede do nákladního listu.

Po naložení zboží musí jet vyřídít celní doklady na celní deklaraci. Zde celní deklarant (ať už zaměstnanec odesílatele, spedice či dopravce) provede celní zařazení - přidělí zboží 12-ti místný celní číselný kód. Na základě celního zařazení zboží, faktury a dodacích listů vystaví celní deklarant formulář JCD.

Vývozní celní řízení

Vyplněný, orazítkovaný a podepsaný formulář JCD (všechny jeho části), se předkládá na celním úřadě odesláním společně s fakturou a ostatními doklady jako přepravní doklady, osvědčení o původu zboží³⁶, licence, certifikáty apod. Musí vzájemně souhlasit veškeré uvedené údaje jako cena, dodací podmínky, země určení. Osoba, která provádí celní deklaraci se musí celnímu úřadu prokázat plnou mocí o přímém či nepřímém zastoupení. Musí být prokázáno zajištění celní jistiny. Po příjezdu do celního prostoru (cca pro 40 kamionů) se veškeré doklady předají pracovníkovi celní správy. Ten provede kontrolu dokladů s naloženým zbožím a tu zaznačí na druhou stranu formuláře JCD.

Teprve poté může jít deklarant se všemi doklady na oddělení výkonu, kde je předá tzv. koordinátorovi. Koordinátor zde zajišťuje přidělení dokladů pracovníkovi celní správy. Protože takto se na celním úřadě denně odbavilo velké množství zásilek, čekací doba na propuštění byla poměrně dlouhá. Přednostně byly odbaveny zásilky rychlokazitelného zboží, živých zvířat a ti, kteří přinesli doklady v elektronické formě na disketě. Pracovník celní správy doklady zpracuje, ponechá si první 1/6 a třetí 3/8 díl JCD a poté zboží propouští do navrhovaného celního

³⁶ Osvědčení o původu zboží je veřejná listina. Původ zboží je definován v „Nařízení rady (EHS) č. 2913/92 - Celní kodex Společenství“ ve znění pozdějších smluv a nařízení a „Nařízení komise 2454/93 - prováděcí předpis“. Dle původu zboží se uplatňují celní tarifní úlevy.

režimu vývozu. Nebo může nařídit úplnou vnitřní kontrolu. V tomto případě minimálně 2 celníci zboží kompletně nafotí a přepočítají. Pokud to není možné, je nutné zboží pod kontrolou vyložit (buď na místě nebo v areálu dopravce), zkontrolovat a zase naložit zpět. Po úplné kontrole se přiložila celní závěra³⁷ a zboží bylo až poté propuštěno do navrhovaného režimu vývozu a řidič mohl odjet.

Je nutno podotknout, že všechny tyto úkony se musí stihnout v úředních hodinách daného pracoviště celní správy. Pokud tedy chce dopravce zboží vyvézt ještě ten den, musí předcházející úkony (nakládka, celní doklady) zajistit s dostatečným předstihem, do kterého musí také započítat čekací dobu na celnici.

Zjednodušený postup celního řízení

Zjednodušený postup celního řízení lze použít pouze v případě, že celní deklarant má vydáno Rozhodnutí o povolení zjednodušeného postupu³⁸ Celní správou pro dané zboží, zemi vývozu, vývozce. V takovém případě vystaví celní prohlášení dle všech připravených podkladů sám celní deklarant a odešle jej elektronicky (mailem) na adresu celního úřadu. Celní úřad ve stanovené době zašle zpět vyjádření – buď zboží propustí do navrhovaného režimu vývozu nebo nařídí kontrolu zboží. Případnou kontrolu provedou pracovníci celního úřadu na předem určeném místě. Pokud je zboží propuštěno, opatří deklarant celní prohlášení razítkem zjednodušeného postupu, ponechá si od řidiče první 1/6 a třetí 3/8 díl JCD (musí ve stanovené době odevzdat na celní úřad) a řidič může vyjet.

Průjezd přes hranice

Řidič je po odjezdu z celního úřadu vybaven celními doklady, které jsou platné pouze na území ČR po hranice. Zde následuje tzv. výstupní celní kontrola. Při té si celníci ponechají druhý díl JCD, zapíší ho do evidence, orazítkují a odešlou na centrálu (Generální ředitelství cel). Odtud to bylo nahlášeno zpět celnímu úřadu odesláním, který vydal celnímu deklarantovi zpět třetí díl JCD, čímž bylo potvrzeno řádné ukončení vývozu. Zároveň byl tento díl JCD daňovým

³⁷ Celní závěra může být prostorová, to znamená, že uzavírá celý nákladní prostor (u kamionu drátěné lanko s plombou, které drží plachtu) nebo kusová, kvůli ztotožnění zboží. Častěji je používána prostorová.

³⁸ Rozhodnutí o povolení zjednodušeného postupu může vydat celní správa (dle rozsahu buď místní celní úřad, ředitelství nebo Generální ředitelství cel) v určitém rozsahu – na určité zboží dle sazebního zařazení, četnost použití, země vývozu, společnosti (vývozci, dovozci). Povolení je podmíněno prokázáním bezdlužnosti, dodržováním celních předpisů apod.

dokladem pro odesílatele, který mohl požádat o vrácení DPH³⁹. Aby bylo zboží propuštěno přes hranice musí mít mezinárodní tranzitní doklad T1 až na místo určení (resp. celní úřad určení). Tranzitní doklad T1 mohl mít řidič s sebou už od celního deklaranta, ale většinou si ho vyzvedával až na hranicích. Zde měly spediční firmy své zastoupení. Dopravce musel mít uzavřené smlouvy se spedicemi na vystavování tranzitních dokladů. Spedice se vystavením tranzitních dokladů zároveň zavazovala za zajištění celního dluhu, musela mít osvědčení o záruce na tranzit vč. uvedení zemí, pro které je osvědčení platné. Deklarant předem na spedici nahlásil všechny potřebné informace a domluvil si přípravu tranzitního dokladu. Takže řidič, jakmile přijel na hranice, šel už na domluvenou spedici s doklady které měl, od těch si spedice udělala kopie a vystavila mu tranzitní doklad T1. Tím se prokázal na celnici a mohl konečně opustit území ČR a pokračovat v cestě na místo určení.

Ukončení cesty

Cesta zboží končí na místě určení, které je přesně stanoveno v přepravní smlouvě (např. sklad či obchodní prostory příjemce), navíc v daném čase. Předtím je ale nutné ukončit režim tranzitu. To znamená, že řidič nejdříve musí jet na celní úřad určení. Zde mu celníci potvrdí tranzitní doklad, na speciálně tomu určeném ústřížku na zadní straně formuláře. Tento ústřížek se pak předá na spedici, která tranzitní doklad vystavovala a teprve tímto je režim tranzitu ukončen. Může se stát, že řidič nestihne přijet na celní úřad určení v jeho pracovní době nebo že příjemce požádá o urychlené doručení zboží na místo určení (např. pokud se veze zboží dále použité do pásové výroby). V takovém případě pak příjemce potvrdí ukončení tranzitu a následně si musí sám a ve stanovené době zajistit proclení zboží.

Ukončení přepravy

Po celou dobu je dopravce, resp. dispečer ve spojení s řidičem a monitoruje průběh přepravy. Dále podává o průběhu přepravy informace zákazníkovi. Například kdy vozidlo překročilo hranice, zda byly nějaké problémy, kdy bylo zboží dodáno apod. Po návratu vozidla zpět předá řidič veškeré podklady dispečerovi, ten zkontroluje správnost průvodních dokladů. Společně se smlouvou či přijatou objednávkou je předá na oddělení fakturace, kde je vystavena faktura za

³⁹ Daň z přidané hodnoty

provedenou přepravu a související služby (celní deklarace, tranzitní doklady). Přeprava se musí fakturovat v odpovídajícím zdanitelném období. Přeprava je oficiálně ukončena až v momentě, kdy je platba dle faktury na účtu dopravce.

3.6.2 Dovoz před vstupem do EU

Přistavení vozidla k nakládce, příprava celních dokladů a samotné celní řízení při výstupu je obdobné jako u výše popsaného vývozu.

Průjezd přes hranice

Na hranicích řidič podstoupí výstupní celní kontrolu, ukončí se místní vývozní doklady. Nyní si musel nechat vystavit národní tranzitní celní prohlášení TCP. To mu vystavila již předem domluvená spedice dle předložených dokladů a dle informace od řidiče kam a na jaký celní úřad v ČR pojedí. Poté může pokračovat v jízdě k celnímu úřadu určení.

Dovozní celní řízení

Řidič musí před příjezdem na celní úřad určení ještě přijet na celní deklaraci. Zde mu deklarant na základě všech potřebných podkladů vystaví formulář JCD (případně JCDd). S vyplněným formulářem JCD a všemi doklady (včetně prokázání celní jistiny) se dostaví na celní úřad, kde je v celním prostoru provedena a zaznamenána pracovníkem celní správy kontrola zboží zda je v souladu se všemi doklady. Potom se vše předá koordinátorovi a čeká na zpracování. Jakmile pracovník celní správy vše zpracuje, ukončí režim tranzitu, propustí zboží do navrhovaného celního režimu a vyměří clo. Teprve potom může řidič jet vykládat zboží k příjemci.

Opět se může stát, že řidič nestihne přijet na celní úřad určení v jeho pracovní době nebo že příjemce požádá o urychlené doručení zboží na místo určení. V takovém případě pak na žádost a na náklady příjemce může proběhnout dovozní celní řízení v místě vykládky.

Stejně jako u vývozu lze použít zjednodušený postup kdy celní deklarant sám ukončí režim tranzitu a vyřídí propuštění do navrhovaného celního režimu v elektronické spolupráci s celním úřadem.

Ukončení přepravy

Pro ukončení přepravy platí stejné postupy jako u vývozu, to znamená, že přeprava je oficiálně ukončena až v momentě, kdy je platba dle vystavené faktury na účtu dopravce.

3.6.3 Vývoz do třetích zemí po vstupu do EU

Přistavení vozidla k nakládce, obdržení všech potřebných dokumentů, naložení zboží, toto vše probíhá pořád stejně jako v předešlých případech. Dále je postup již jiný, vývoz je dnes realizován elektronicky pomocí systému e-Vývoz⁴⁰.

Vývozní celní řízení

Po naložení zboží jede řidič pro celní doklady na celní deklaraci. Na základě celního zařazení zboží, faktury a dodacích listů vyplní celní deklarant elektronický formulář Vývozního doprovodného dokladu (dále jen VDD) a zasílá jej na celní úřad. Mezitím tam řidič přistaví vozidlo s nákladem a předá všechny doklady pracovníkovi celní správy. Ten je zkontroluje dle elektronicky zaslaného formuláře VDD, vše zpracuje a přidělí na formulář tzv. kód MRN (Movement Reference Numer), což je čárový a číselný kód. Pomocí tohoto čísla je možné zásilku po celou dobu přepravy identifikovat a sledovat pohyb vyvezeného zboží až do okamžiku opuštění EU, resp. ukončení vývozu. Poté buď rozhodne o propuštění zboží do požadovaného režimu vývoz, vytiskne a orazítkuje VDD a řidič může odjet. Nebo je nařízena kontrola zboží (nerozhoduje o ní pracovník, ale software celní správy). V tom případě se zboží musí nafotit jak je naloženo, jak vypadá apod. a fotky se elektronicky vloží na kontrolu do systému. Teprve po následném odsouhlasení se zboží propustí do režimu vývozu. Deklarant se o propuštění zboží dozví elektronicky.

Zjednodušený postup

V rámci zjednodušeného postupu e-Vývozu je možné odbavit zboží v jiném místě než se nachází celní deklarant. Celní deklarant vyplní VDD, odesílá na data na celní úřad a čeká stanovenou dobu na odpověď – rozhodnutí o propuštění

⁴⁰ Systém e-Vývoz je českou implementací Export Control System (ECS), což je první realizovaný systém projektu e-Customs ve Společenství. Slouží pro rychlou elektronickou výměnu informací mezi celními úřady vývozu o výstupu zboží z území Společenství, a to mezi libovolnými státy EU. Česká republika zahájila výměnu právně závazných informací o vývozu od 1. února 2007

zboží nebo provedení kontroly. Pokud se má provést kontrola, místní celní úřad požádá celní úřad kde se zboží fyzicky nachází o provedení kontroly (opět jen nafození). Pokud obdrží celní deklarant zprávu o propuštění zboží do režimu vývozu, sám vytiskne VDD a opatří jej razítkem zjednodušeného postupu. Výhodou v tomto případě je skutečnost, že tyto operace lze provádět i mimo pracovní dobu celního úřadu, celní deklarant není na nikom závislý (pokud není nařízena kontrola zboží).

Průjezd přes vnější hranice EU

Jakmile řidič přijede na vnější hranice EU, kde má zboží opustit EU, odevzdá formulář VDD celnímu úředníkovi. Ten uvede do databáze e-Vývozu kód MRN, tím se automaticky spojí s celním úřadem odeslání a je nahlášeno, že zboží opustilo území EU. Celní úřad odeslání opět zašle elektronicky zprávu o ukončení vývozu deklarantovi nebo jiné pověřené osobě (uvedeno v odstavci 14 VDD). Tato zpráva, která je elektronicky podepsaná Celní správou ČR může být použita jako podklad pro uplatnění nároku na odpočet DPH. V zemi, kam zboží směřuje probíhá opět proclení, tzn. že až na vstupní hranici se bude vybírat clo. Pokračování v cestě, její ukončení a ukončení přepravy probíhá stejným způsobem jako v dříve uvedeném vývozu před vstupem do EU.

3.6.4 Dovoz ze třetích zemí po vstupu do EU

Pro tento případ se může jednat o dovoz zboží přímo ze třetí země nebo ale taky z členského státu EU, pokud zboží dosud nemá status EU, nebylo propuštěno v rámci EU do volného oběhu.

Přistavení vozidla k nakládce, příprava celních dokladů a samotné celní řízení při výstupu je obdobné jako u dříve popsaného režimu vývozu před vstupem do EU.

Průjezd přes hranice

Na hranicích řidič podstoupí výstupní celní kontrolu, ukončí se místní vývozní doklady. Nyní si musí nechat vystavit mezinárodní tranzitní celní prohlášení T1. To mu vystaví již předem domluvená spedice dle předložených potřebných dokladů. Poté může pokračovat v jízdě k celnímu úřadu určení.

Dovozní celní řízení

Řidič musí před příjezdem na celní úřad určení ještě na celní deklaraci nechat si vystavit Jednotný správní dokument JSD. S vyplněným formulářem JSD a všemi doklady (včetně prokázání celní jistiny) se dostaví na celní úřad, kde je v celním prostoru provedena kontrola zboží zda je vše souladu s přiloženými doklady. Na pracovníkovi celní správy je dále zpracování dokladů a následně ukončení režimu tranzitu, propuštění zboží do navrhovaného celního režimu (pokud nenařídí kontrolu) a stanovení cla. Samotné clo je pak vyměřeno na základě celní sazby, která je stanovená v celním sazebníku Společenství. Konkrétní výši celní sazby je možné vyhledat také ve společném celním sazebníku EU na stránkách Celní správy ČR. Teprve potom může řidič jet k příjemci na vykládku zboží.

Zjednodušený postup

Po vstupu do EU funguje tzv. schválený příjemce. To znamená, že celní deklarant může sám ukončit režim tranzitu. Řidič přijede na místo vykládky a předá doklady deklarantovi, ten vypíše elektronicky data a odesílá je dle na celní úřad určení a čeká zda přijde zpět povolení vykládky nebo nařízená kontrola zboží. Pokud je povolena vykládka, zboží se vyloží a pokud vyložení proběhne v pořádku, opět deklarant posílá informaci na celní úřad. Celní úřad poté potvrdí, že je režim tranzitu ukončen. Další postup (vystavení JSD, celní úřad určení, propuštění zboží) je shodný s normálním postupem.

Ukončení přepravy

Pro ukončení přepravy platí stejné postupy jako u dovozu před vstupem do EU - přeprava je oficiálně ukončena až v momentě, kdy je platba dle vystavené faktury na účtu dopravce.

Tak jak je momentálně u vývozu ze zemí EU do třetích zemí používán elektronický systém e-Vývoz, pracuje EU na obdobném systému pro dovoz. Předpoklad spuštění e-Dovozu je říjen až listopad roku 2010.

3.6.5 Přeprava v rámci EU (odeslání a přijetí)

Přistavení vozidla k nakládce, obdržení všech potřebných dokumentů, naložení zboží, toto vše probíhá stejně jako v předešlých případech.

Další postup je ale zcela jiný a jednoduchý. V rámci společného tranzitu, jehož právním základem je Úmluva ze dne 20. května 1987 o společném tranzitním režimu⁴¹ cla a spotřební daně, DPH a jiné poplatky za zboží se v průběhu jeho přepravy z úřadu odeslání do úřadu určení odkládají. Společný tranzitní režim lze využívat k usnadnění přepravy zboží od jedné smluvní strany do druhé.

V praxi to vypadá tak, že pro přepravu potřebuje řidič pouze dodací listy, případně faktury a nákladní list. Takto může odjet z místa nakládky a pokračovat v cestě přes vnitrounitní hranice (i několikery) až do místa vykládky. Zde zboží vyloží, nechá si potvrdit nákladní a dodací list. Potvrzený dodací list se poté předá zpět odesílateli a slouží jako potvrzení o dodání zboží a také jako doklad potvrzující dodání zboží mimo ČR z důvodu DPH. Samozřejmě pro ukončení přepravy z pohledu dopravce ještě fakturace a platba na jeho účet.

Existují dvě kategorie společného tranzitního režimu, T1 a T2, které odrážejí rozdílný status přepravovaného zboží. Režim T1 vnější tranzit se vztahuje na přepravu zboží, které není zbožím Společenství, a pozastavuje opatření, která se na toto zboží při dovozu běžně vztahují. Režimem T2 vnitřní tranzit je dopravováno zboží, které má status zboží Společenství. Režimem T2F vnitřní tranzit, v jehož rámci je dopravováno zboží, které má status zboží Společenství a jeho přeprava byla zahájena nebo bude ukončena mimo celní území Společenství.

⁴¹ Úmluva o společném tranzitním režimu mezi zeměmi Evropského sdružení volného obchodu (ESVO) a zeměmi Evropského hospodářského společenství, Interlaken 20. 5. 1987, publikovaná v Úředním věstníku EU L 226, 13. 8. 1987, ve znění pozdějších předpisů.

3.6.6 Tranzit na podkladě karnetu TIR

Tranzitní celní režim TIR představuje nejdůležitější celní systém mezinárodní kamionové dopravy, vždyť v Evropě se uskuteční více než 20 mil. tranzitních operací ročně. Jedná se o mezinárodní systém záruk a ručení. Právním podkladem je Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetů TIR (dále jen Úmluva TIR) z roku 1975 vypracovaná pod záštitou Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů⁴². Dle ustanovení Úmluvy TIR nepodléhá zboží, které je přepravované na podkladě karnetu TIR platbě dovozních či vývozních cel a poplatků.

Systém TIR je charakterizuje pět základních pilířů tranzitního systému TIR:

- zboží je přepravováno v celně bezpečných vozidlech nebo kontejnerech;
- cla a daně jsou po dobu přepravy zajištěna mezinárodně platnou zárukou;
- zboží je doprovázeno mezinárodně uznávaným karnetem – jeho platnost začíná v zemi odeslání a slouží jako kontrolní doklad v zemi odeslání, tranzitu a určení;
- kontrolní opatření celních úřadů, uskutečněná v zemi odeslání, jsou uznávána v tranzitních zemích i zemi určení;
- kontrolovaný přístup dopravců i vydávajících a záručních sdružení do systému TIR

Tímto je zaručena co nejplynulejší přeprava zboží s minimálními potížemi při tranzitu a zároveň s maximálními zárukami pro celní správy ve všech tranzitních zemích.

Hlavní problematikou je systém vzájemné ručení, záruk a pojištění. Karnet TIR ručí celním orgánům v režimu tranzitu za celní dluh do výše 50.000 USD. V systému ručení je prvním článkem dopravce, který realizuje přepravu. Ten vždy za celní dluh odpovídá jako první. V praxi to znamená, že celnice, která zjistila celní dluh, se vždy jako na prvního obrací na dopravce, jakožto držitele karnetu TIR. Dalším článkem v pořadí, který má odpovědnost za ručení je národní záruční sdružení (v ČR je národním záručním sdružením ČESMAD BOHEMIA), které ručí za konkrétního dopravce a následně po národním záručním sdružení ručí mezinárodní záruční řetězec.

⁴² Přípravy tranzitního systému TIR začaly pod záštitou Evropské hospodářské komise OSN již brzy po ukončení 2. světové války, kdy první verzi Úmluvy TIR uzavřelo v roce 1949 několik evropských států. Roku 1959 byla přijata Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetu TIR (dále jen „Úmluva TIR“) a byla zásadně přepracována v roce 1975. K 1. lednu 2008 měla Úmluva TIR 68 smluvních stran, včetně členů EU.

Členy mezinárodního záručního řetězce jsou národní záruční sdružení a dále Mezinárodní silniční unie – IRU, která je zajištěna dalším členem mezinárodního záručního řetězce, kterým je tzv. mezinárodní pojišťovací pool. Pojišťovací pool ručí společně a nerozdílně s národními záručními sdruženími za platby všem celním orgánům.

Každý žadatel, který chce v ČR vstoupit do systému TIR v požádat o souhlas Ministerstvo financí ČR, resp. Generální ředitelství cel. Každého nového dopravce schvaluje, na základě doporučení příslušného Regionálního pracoviště ČESMAD BOHEMIA a Celní komise Sdružení, Předsednictvo ČESMAD BOHEMIA.

V systému TIR platí, že každý dopravce plně odpovídá za spolehlivost svých řidičů. Řidič má totiž nezastupitelnou roli nejen při vlastní dopravě, ale i při vylívání jím přepravovaného zboží, kterého se vždy musí osobně účastnit. Dopravce je dále například povinen vést evidenci karnetů TIR, hlídat zneužití prázdných karnetů, žádat ihned na celních orgánech otisky razítek a podpisů prokazující řádné ukončení operace na základě karnetu TIR dále také prověřit, že údaje uvedené v manifestu karnetu TIR souhlasí s údaji o skutečně naloženém zboží na vozidlo.

Samotný karnet TIR obsahuje dva obalové listy a sérii tzv. kmenových a útržkových listů (4, 6, 14 nebo 20 útržkových a kmenových listů), na jejichž počtu závisí, kolika zeměmi lze na podkladě karnetu tranzitovat. Karnet TIR obsahuje též tzv. manifest o zboží a tiskopis havarijního protokolu (případě poškození či zničení celního závěru nebo poškození přepravovaného zboží). Každý karnet TIR má své vlastní identifikační číslo a je jako dokument zásadně nepřenositelný. Ve všech členských státech systému TIR má karnet jednotný obsah a strukturu. První obalová strana je vytištěna francouzsky a anglicky. Druhá obalová strana obsahuje francouzsky psané znění pravidel systému TIR a třetí strana obalu pak totéž v angličtině. Obsahem je i český text návodu. Zadní strana obalu obsahuje ústřížek, který lze použít při eventuálním zadržení karnetu, např. celními orgány. Manifest o zboží je prvním listem tiskopisu karnetu TIR a je zpravidla vytištěn v jazyce státu vydávajícího karnet. Vnitřní strany karnetu TIR se používají při průjezdu státních hranic, resp. při pohraničních celních kontrolách při tranzitu.

Tranzit Společenství

Do právních předpisů Společenství byl celní režim TIR implementován pomocí Celního kodexu⁴³, kde jsou popsána vnitřní pravidla Společenství pro přepravu zboží ve Společenství v rámci režimu TIR neboli tranzit Společenství.

Tranzitem Společenství se rozumí režim, kterému podléhá zboží dopravované pod celním dohledem z jednoho členského státu Společenství do jiného členského státu Společenství. Podle platných právních předpisů lze tranzit Společenství rozdělit na vnitřní a vnější.

Vnitřní tranzit Společenství probíhá mezi dvěma místy nacházejícími se na celním území Společenství přes území státu, který nepatří do celního území Společenství, beze změny jeho celního statusu.

Vnější tranzit umožňuje přepravu zboží, které není zbožím Společenství, aniž by toto zboží podléhalo dovozním clům a dalším poplatkům. A nebo zboží Společenství, které v souvislosti s vývozem podléhá určitým opatřením.

Od 1. ledna 2009 existuje povinné elektronické podávání údajů z karnetu TIR do systému NCTS⁴⁴ ve všech členských státech Evropské unie. V České republice byly karnety TIR do systému NCTS implementovány od května 2004, od konce roku 2007 už i včetně elektronického podávání těchto dat, avšak data karnetů TIR byla zapisována ve většině případů manuálně pracovníky celních úřadů. Od 1. ledna 2009 však musí data karnetu TIR zasílat elektronicky přímo držitel karnetu TIR nebo jeho zástupce danému celnímu úřadu odesláním.

⁴³ Nařízení Rady (EHS) č. 2913/92 – Celní kodex Společenství, Nařízení Komise (EHS) č. 2454/93 – provádění Celního kodexu Společenství

⁴⁴ NCTS (New Computerised Transit System) je elektronický systém přenosu dat v mezinárodním režimu tranzitu. Celní správa ČR zavedla evidenci a kontrolní mechanismus pro zastupování v elektronickém celním řízení do celně deklarčních systémů a podpůrné evidence pro zjednodušené postupy - umožňuje nový způsob podávání a evidence tranzitních deklarací

3.6.7 Přeprava zboží pod kontrolovanou teplotou

Mezinárodní přeprava mražených a chlazených zásilek představuje poměrně náročný a specifický typ přeprav. Vysoká náročnost na rychlost dodání těchto zásilek, lehká zkazitelnost přepravovaného obsahu s nemožností nápravy v případě částečného i plného roztátí zásilek klade významné nároky nejenom na kvalifikovanost samotného dopravce, ale též jeho řidiče, pomocného personálu, kvalitu používaných nákladních prostředků a spolehlivost používaných chladicích zařízení.

Dohoda ATP

Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích pro tyto přepravy (dále jen dohoda ATP) byla uzavřena v Ženevě v roce 1970. Zavazuje dopravce signatářských zemí splňovat při mezinárodní přepravě potravin určité podmínky.

Dohoda ATP obsahuje ustanovení o specializovaných dopravních a přepravních prostředcích a jejich použití, výběr dopravního prostředku a teplotní podmínky pro přepravu hluboce zmrazených, zmrazených a některých dalších druhů potravin. Dále dohoda zavedla závaznou metodiku a postupy pro měření a kontrolu izolačních vlastností chladicích, mrazicích i vyhřívacích zařízení dopravních prostředky.

V ČR byla dohoda ATP vyhlášena vyhláškou ministra zahraničních věcí č. 61/1983 Sb. ze dne 8.10.1982., změny a doplňky byly zveřejněny Sdělením Ministerstva zahraničních věcí č. 28/2010 Sb.m.s.

3.6.8 Přeprava nebezpečného zboží

Přeprava nebezpečných věcí tvoří přibližně 20% z celkového objemu všech přeprav po silnici. S ohledem na charakter vlastností nebezpečných věcí jako hořlavost, žíravost, výbušnost a další, je nutné dbát na vysoké riziko možnosti havárie a s tím spojené ohrožení životního prostředí, majetku a lidí⁴⁵. Proto přepravu nebezpečných věcí přísně upravují mezinárodní předpisy.

⁴⁵ Seznam nebezpečných věcí obsahuje řádově desetitisíce položek a zahrnuje hořlavé, výbušné, žíravé, radioaktivní a toxické chemické látky, průmyslové odpady, tlakové nádoby a další látky. Hrozí zde riziko výbuchu, požáru, rozšíření infekce, ohrožení prostředí apod.

Dohoda ADR

Silniční dopravu nebezpečných látek upravuje Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí, která platí od roku 1957 a je mezinárodně známa jako Dohoda ADR. Jelikož se jedná o dohodu mezi státy, není nadnárodně vynutitelná, veškeré důsledky nedodržování (sankce apod.) jsou v pravomoci národních orgánů.

Dohoda ADR člení nebezpečné látky do 9 tříd podle druhu nebezpečnosti (dvou anebo třímístné číslo označující druh a intenzitu nebezpečnosti látek), do 3 obalových skupin a tzv. čtyřmístného UN kódu⁴⁶.

Dohoda ADR má dvě technické přílohy – A a B. Příloha A obsahuje všeobecná ustanovení o nebezpečných látkách a předmětech. Příloha B obsahující ustanovení o přepravě dopravních prostředcích se dále dělí na dvě části. První jsou požadavky na osádky vozidel, jejich výbavu, provoz a průvodní doklady. Druhou částí jsou požadavky na konstrukci a schvalování vozidel. Tyto přílohy jsou každoročně aktualizovány a jejich opravy, změny a doplňky byly naposledy vyhlášeny jako Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 13/2009 Sb.m.s. ze dne 1.ledna 2009. V rámci EU byly přílohy A a B Dohody ADR přijaty členskými státy jako základ pro právní úpravu silniční přepravy nebezpečných věcí po jejich území a mezi jejich územími dle Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/68 ze dne 24. září 2008 o pozemní přepravě nebezpečných věcí.

⁴⁶ čtyřmístné identifikační číslo látky nebo předmětu převzaté ze Vzorových předpisů OSN

4. CELKOVÉ DOPADY ČLENSTVÍ V EU NA PODNIKÁNÍ ČESKÉHO DOPRAVCE

V této kapitole se pokusím, v návaznosti na předešlý teoretický popis právní úpravy mezinárodní kamionové dopravy a praktický popis zásadních činností dopravní společnosti, definovat celkové změny a z toho vyplývající dopady vstupu České republiky do Evropské unie na podnikání českého silničního dopravce.

4.1 Oblast právní úpravy

V oblasti právní úpravy provozování činnosti silničního dopravce ČR implementovala řadu směrnic EU do národních zákonů a hlavně, okamžikem jejího vstupu do EU začala platit veškerá Nařízení Rady, která jsou nadřazena nad národním právem ČR. Mezi nejzásadnější „novinky“ z toho vyplývající pro české dopravce nesporně patří nově zavedený institut Eurolicencí, osvědčení pro řidiče a také úprava interpretace Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě a ukončení zákazu kabotážních přeprav.

Eurolicence

Každý dopravce musí k provozování své činnosti splnit podmínky dle Zákona o silniční dopravě jako jsou dobrá pověst, odborná a finanční způsobilost, musí mít udělené povolení či koncesi. Pro provádění přeprav na území jiných států si dříve musel vyřizovat zahraniční vstupní (přepravní) povolení. Vstupem ČR do EU jsou tato povolení, pro přepravy na území členských států EU, nahrazena tzv. Eurolicencemi. Pokud je dopravce nemá, nemůže na území členských států EU provádět přepravy (tranzitní, bilaterální, třetizemní). I když se může zdát, že se jedná o další podmínku navíc, kterou musí dopravce splnit, vyplývá z ní jednoznačná výhoda. Pro dopravce je totiž mnohem jednodušší vyřídit si jednu Eurolicenci a tím získat oprávnění pro provádění přeprav na územích všech členů EU, než si vyřizovat pro každý jednotlivý stát přepravní povolení. Navíc může Eurolicenci použít i pro další státy, které nejsou členy EU, ale mají sjednané s EU dohody o harmonizaci předpisů (např. Švýcarsko, Lichtenštejnsko).

Osvědčení pro řidiče

Pokud dopravce zaměstnává řidiče ze států, které nejsou členy EU, musí jim nyní, pro přepravy prováděné na území členských států EU, vyřadit osvědčení řidiče. Jedná se sice o další úkon, který musí udělat, nicméně je otázkou kolik takových řidičů český dopravce zaměstnává. Pokud už dopravce zaměstná zahraničního řidiče, většinou jde o osobu pocházející z některých sousedních zemí ČR, které členy EU jsou a tudíž osvědčení řidiče řešit nemusí.

Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě

Tato mezinárodní dohoda, která upravuje minimální požadavky na řidiče, maximální dobu řízení, dobu odpočinku apod., je zúčastněnými státy interpretována s menšími či většími rozdíly. Proto existuje v rámci EU nařízení⁴⁷, které jasným způsobem tuto mezinárodní dohodu interpretuje. Vstupem ČR do EU se toto nařízení začalo vztahovat i na české dopravce. Přísnější úprava se týká zejména pravidel maximální doby řízení a doby odpočinku. Na základě skutečnosti, že se čeští dopravci zařadili mezi členy EU pro které platí stejná pravidla, jsou častěji prováděné kontroly dodržování nařízených pravidel.

Doprovci museli povinně od 1.5.2006 vybavit nově registrovaná vozidla digitálními tachografy⁴⁸, které nahradily původní ručně vyplňované záznamy jízdy. Díky tomu jsou prováděné kontroly také přísnější, protože digitální záznam nelze oproti ručně vyplňovaným záznamům nijak ovlivnit.

Díky ukončení zákazu kabotážních přeprav může dopravce využít nenaloženého vozidla pro přepravu nákladu v členském státě EU na vnitrostátní přepravu zboží za dodržení všech specifických podmínek.

Doprovce se při provádění přeprav vždy musí řídit zákony dané země, kterou projíždí. Vstupem do EU se začlenil do území, ve kterém platí jednotná pravidla a zákony. I když z toho pro něj vyplývá řada nových změn, úprav, inovací, přísnější kontroly dodržování pravidel, a podobně, tak z tohoto pohledu je začlenění českého dopravce do prostoru s jednotnými pravidly s ostatními členskými státy EU pozitivním dopadem.

⁴⁷ Nařízení (ES) č. 561/2006, o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě

⁴⁸ Dle Nařízení Rady EHS č. 1360/2002

4.2 Oblast provozních činností

Těsně po vstupu do EU se sice před českým dopravcem otevřel nový prostor, ale aby v něm uspěl, musel se co nejdříve a co nejlépe do tohoto nového prostoru začlenit. Znamenalo to pro něj správně, efektivně a rychle implementovat všechny nové právní a jiné úpravy do svých provozních činností.

Rozšířilo se mu pole potencionální klientely, ale stejnou měrou mu narostla konkurence. Mohl se zúčastnit většího počtu výběrových řízení na přepravu, na krátkodobou či dlouhodobou spolupráci. Ale musel se umět prosadit v novém, silně konkurenčním prostředí. V silné konkurenci ostatních dopravců z celé EU není jednoduché získat dlouhodobého, perspektivního zákazníka. Každou novou zakázkou, která se podařila získat a úspěšně realizovat získával další a další preference.

Dopravce musel zajistit přeškolení řidičů a ostatních zaměstnanců (dispečerů, celních deklarantů, apod.) tak, aby svou neznalostí zbytečně nezpůsobovali problémy v chodu společnosti.

V rámci IT systémů musel dopravce vynaložit nemalé náklady na jejich modernizaci a přizpůsobení dle kritérií EU.

Vozový park také musel projít postupnou renovací (starší vozidla, která již nevyhovovala normám nahradit novějšími), vozidla se dále musela vybavit digitálními tachografy.

Všechny tyto náklady, které byl dopravce nucen vynaložit nebyly rozhodně zbytečné. V očích zákazníka musí dopravce splňovat roli stabilního a silného partnera, který má k plnění svých závazků dostatečné finanční zázemí (podpořeno například také dostatečným pojištěním odpovědnosti za škody), moderní systémy, kvalitní vozidla, spolehlivé a zkušené řidiče a dispečery.

Nejzásadnější změny z pohledu provozních činností dopravce nastaly v průběhu realizace jednotlivých druhů přeprav.

Vývoz a dovoz zboží tak jak byl prováděn před vstupem ČR do EU byl poměrně složitou a časově náročnou záležitostí. Jen vývozní celní řízení, které musel řidič se zbožím ještě před započítím cesty absolvovat, zahrnovalo řadu činností a také čekání. Pak následovala výstupní celní kontrola na hranicích, zajištění dalších dokladů pro vývoz, spojeno s dalším čekáním.

Vývozní doklady se používaly v podobě papírových formulářů. Dnes je vývoz realizován elektronicky pomocí systému e-Vývoz, u dovozu funguje v rámci zjednodušeného postupu tzv. schválený příjemce. Takže veškerá komunikace s celními úřady je prováděna přednostně pouze elektronicky (samozřejmě pokud není nařízena úplná vnitřní kontrola zboží).

Tímto odpadá složité sledování ukončování tranzitních dokladů, jejich fyzické zasílání s potvrzením zpět vystavovateli. Dále odpadají časové limity pro nakládání vozidel. Dopravce musel dříve počítat s výrazným předstihem pro nakládání vozidel, protože obvyklá pracovní doba celních úřadů byla do 15 hodin a aby se stihlo zboží odbavit, musel tam být nejpozději ve 13 hodin. Dále odpadají čekací doby kvůli celním formalitám na hranicích, které trvaly mnohdy 24 až 48 hodin (což teprve když přeprava vedla přes vícero hranic).

Největší změna z pohledu dopravcem realizovaných přeprav nastává v případech realizace přepravy zboží (odeslání, přijetí) v rámci EU. Společný tranzit umožňuje snadnou a plynulou přepravu zboží z místa odeslání do místa určení bez nutnosti vyřizování celních a daňových formalit, bez zastávek na hranicích, bez čekání.

Také přepravy, které se provádějí na podkladě karnetu TIR v rámci tranzitu Společenství se dočkaly přechodu od písemné do elektronické formy, kdy vystavovatel karnetu TIR odesílá data na celní úřad v elektronické podobě.

S ohledem na skutečnost, že elektronické systémy usnadňují a urychlují celý proces přepravy, fyzická kontrola ze strany celních a správních orgánů se více soustředí na přísné namátkové kontroly s nekompromisním vyvozování důsledků při zjištění jakýchkoliv nedostatků.

Celkově lze shrnout, že průběh realizace jednotlivých druhů přeprav se hlavně díky elektronické komunikaci stal rychlejší a přehlednější pro všechny zúčastněné osoby (odesílatel, dopravce, celní správa, příjemce). Elektronický systém podporuje lepší sledování, vyhodnocování a statistiky přeprav. Dopravce může lépe optimalizovat přepravní procesy, stanovit přepravní dobu, efektivněji a rychleji organizovat celý přepravní proces.

5. ZÁVĚR

Vstupem ČR do EU byla velkou měrou postihnuta dopravní sféra a dopravní společnosti v ní působící. Českému dopravci se po vstupu do EU otevřel prostor, který mu nabízí mnoho příležitostí k rozvoji svého podnikání. Otázkou rozvoje není jen vyšší počet zákazníků, provedených přeprav a s tím spojené zvyšování zisku, ale také nutnost přizpůsobit se větší konkurenci a hlavně novým podmínkám pro podnikání (právním, praktickým). Nové podmínky, změny, které pro českého dopravce nastaly, byly pro účely této práce rozděleny z hlediska teoretických právních podkladů a praktických provozních činností.

Česká právní úprava mezinárodní kamionové dopravy byla vstupem do EU poznamenána akceptací a začleněním právních norem EU do českého práva. Pro dopravce z toho vyplynuly změny v prokazování povolení provozovat dopravu v členských státech EU. Další změnou je zpřísnění pravidel platných a zavazujících řidiče vozidel a provádění jejich kontrol. Celkový dopad těchto změn je hodnocen jako pozitivní, český dopravce se stává součástí jednotného harmonizovaného systému práva členských států EU, kde je vidět snaha o jeho jednoduchost, přehlednost a akceptovatelnost.

Na provoz jednotlivých praktických činností dopravce měl vstup do EU ještě větší a citelnější dopady. Se začleněním do EU vzrostl pro českého dopravce tlak konkurence. Aby v takovém prostředí uspěl, musí neustále držet krok s ostatními konkurenty, inovovat procesy, rozšiřovat komplexnost svých služeb, snižovat náklady a nacházet další a další možnosti potřebné k rozvoji svého podnikání a nabízet své služby v co nejširším rozsahu tak aby mohl nabídnout potencionálnímu zákazníkovi co nejvyšší přidanou hodnotu. Díky používání elektronických systémů dle norem EU se zrychlil a zpřehlednil průběh realizace jednotlivých přeprav (dovoz, vývoz, přeprava v rámci EU), řidiči netráví tolik času vyřizováním zejména celních formalit při odbavení. Dopravce díky tomu může efektivněji a více využívat vozový park, rozšiřovat rozsah služeb a navýšit kapacitní možnosti přepravy zboží, lépe uspokojit přání svých klientů a na základě toho zvyšovat zisk společnosti.

Z výše uvedených dílčích závěrů lze vyvodit, že vstup ČR do EU měl na české dopravce převažující pozitivní dopady.

Seznam použité literatury

- 1) GALOČÍK, S.; JELÍNEK, J. *INTRASTAT a DPH v příkladech*. 2. aktualizované vyd. Praha: Grada Publishing, a.s., 2009. 104 s. ISBN 978-80-247-3073-8.
- 2) JANATKA, F. a kol. *Obchod v rámci Evropské unie a obchodní operace mimo členské země EU*. 1. vyd. Praha: ASPI Publishing, 2004. 296 s. ISBN 80-7357-006-8.
- 3) KÁRNÍK, M. *Celní hodnota ve 222 příkladech dnes i po vstupu do EU*. 1. vyd. Ostrava: ANAG, 2003. 224 s. ISBN 80-7263-186-1.
- 4) NOVÁK, R.; PERNICA, P.; SVOBODA, V.; ZELENÝ, L.. *Nákladní doprava a zasílatelství*. 2. přepracované vyd. Praha: ASPI, a.s., 2005. 412 s. ISBN 80-7357-086-6.
- 5) ROUBAL, V. *Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě nákladů. Výklad a texty úmluvy CMR a souvisejících předpisů*. Praha: Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA, 2003. 352 s.
- 6) *Ministerstvo dopravy* [online]. c.2010 [cit. 2010-15-4]. Dostupné na WWW: <http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni_doprava/Silnicni_doprava.htm>
- 7) *Celní správa České republiky* [online]. c.2010 [cit. 2010-25-4]. Dostupné na WWW: <<http://www.celnisprava.cz/cz/clo/celni-rizeni/Stranky/default.aspx>>

Seznam použitých zkratk

EU	Evropská Unie
EHS	Evropský hospodářský prostor
ES	Evropské společenství
ČR	Česká republika
CMR	Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě
AETR	Accord européen sûr les transports routiers Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě
SDR	Special Drawing Right Zvláštní práva čerpání
DIČ	Daňové identifikační číslo
ADR	Accord Dangereuses Route Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí
ATP	Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy
STK	Státní technická kontrola
TIR	Transports Internationaux Routiers Tranzitní celní režim
JCD	Jednotný celní doklad
JCDd	Jednotný celní doklad doplňkový
JSD	Jednotný správní dokument
JSDd	Jednotný správní dokument doplňkový
DPH	Daň z přidané hodnoty
VDD	Vývozní doprovodný doklad
IRU	Mezinárodní silniční unie
NCST	New Computerised Transit Systém Nový elektronický systém přenosu dat

Prohlášení o využití výsledků diplomové práce

Prohlašuji, že

- jsem byl(a) seznámen(a) s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, diplomovou práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že diplomová práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího diplomové práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o diplomové práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, diplomovou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne 30.4.2010

Bc. Markéta Remetančíková

.....
jméno a příjmení studenta

Adresa trvalého pobytu studenta:
Chrustova 24
710 00 Ostrava

Seznam příloh

Příloha č. 1 CMR list

Příloha č. 2 Jednotný správní dokument

Příloha č. 3 Jednotný správní dokument doplňkový

Příloha č. 1

Tisk OPTYS, s.r.o., OPAVA, tel. 553 777 381, 553 777 333, fax 553 777 318
HTTP://WWW.OPTYS.CZ

ZDE ODTŘHNĚTE

1 Exemplář pro odesílatele Exemplar für Absender

1 Odesílatel (jméno, adresa, země) Absender (Name, Adresse, Land)		MEZINÁRODNÍ NÁKLADNÍ LIST č. 1113433 INTERNATIONALER FRACHTBRIEF Nr. CZ A 1113433 Tato přeprava podléhá, i pokud bylo ujednáno jinak, podmínkám o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR) Diese Beförderung unterliegt auch im Falle einer gegenseitigen Abmachung den Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im Internationalen Strassengüterverkehr (CMR)	
2 Příjemce (jméno, adresa, země) Empfänger (Name, Adresse, Land)		16 Dopravce (jméno, adresa, země) Frachtführer (Name, Adresse, Land)	
3 Místo vykládky zboží Ausladestelle des Gutes		17 Další dopravci (jméno, adresa, země) Folgende Frachtführer (Name, Adresse, Land)	
4 Místo a datum nakládky zboží Einladestelle des Gutes und Datum		18 Výhrady a poznámky dopravce Vorbehalte und Bemerkungen des Frachtführers	
5 Připojené doklady Beiliegende Dokumente		6 Signo a číslo Zeichen und Nr.	
7 Počet kol Anzahl der Räder		8 Druh obalu Art der Verpackung	
9 Označení zboží Bezeichnung des Gutes		10 Statistické číslo Statistische Nr.	
11 Hř. hmot. v kg Bruttogewicht kg		12 Objem m³ Umfang m³	
UN číslo UN Nummer		Oficiální pojmenování Offizielle Benennung	
Č. vzoru (ú) bezpečnostní (ch) značky (ček) Gefahrstoff (Muster) Nr.		Obalová skupina Verpackungsgruppe	
13 Pokyny odesílatele (celní a jiné formality) Anweisungen des Absenders (Zoll- und sonstige Formalitäten)		19 K 15: Zu zahlen vom odesílatel Absender	
14 Dobírka Nachnahme		20 Zvláštní ujednání Besondere Vereinbarungen	
15 Pokyny ohledně placení dopravného Anweisungen über die Frachterrechnung		24 Zboží obdržel Gut empfangen	
Vyplocené / Frei		Datum	
Nezaplacené / Unfrei		am	
21 Vystaveno / Ausgefertigt in		23	
22		Podpis a razítko odesílatele Unterschrift und Stempel des Absenders	
25 SPZ vozidla / Fahraute		26 Užitkové zatížení	
27 Číslo DŽV		28 Číslo jízdy	
29 Hraníční přechody		30 Veškeré průvodní doklady	
31 Různé		32 Různé	

CMR

Poznámka o odevzdání celního tranzitního dokladu:
Zolltransitdokument empfangen:

Příloha č. 2

EVROPSKÉ SPOLEČENSTVÍ					A CELNÍ ÚŘAD ODESLÁNÍ / VÝVOZU / URČENÍ				
1 Výisk pro zemi odeslání / vývozu	6 Výisk pro zemi určení	2 Odeslatel / Vývozce			1 PROHLÁŠENÍ				
		8 Příjemce			3 Tiskopisy				
		14 Deklarant / Zástupce			4 Ložné listy				
		18 Pozn. zn. a st. přísl. dopravního prostředku při odjezdu / příjezdu			5 Položky				
		21 Pozn. zn. a st. přísl. aktivního dopravního prostředku překračujícího hranici			6 Nákl. kusy celkem				
		25 Druh dopravy na hranici			7 Referenční číslo				
		26 Druh dopravy ve vnitrozemí			9 Osoba odpovědná za platební styk				
		27 Místo nakládky / vykládky			10 Prv. z. urč. / posl. z. odesl.				
		29 Výstupní / vstupní celní úřad			11 Země obchodu / výroby				
		30 Umístění zboží			12 Údaje o hodnotě				
31 Nákladové kusy a popis zboží			13 S. Z. P.						
32 Prof. č.			15 Země odeslání / vývozu						
33 Zbožový kód			16 Země původu						
34 Kód země původu			17 Kód země určení						
35 Hrubá hmotnost (kg)			18 Země určení						
36 Preference			19 Kont.						
37 REŽIM			20 Dodací podmínky						
38 Čistá hmotnost (kg)			21 Měna a celková fakturovaná částka						
39 Kvóta			22 Směnný kurz						
40 Souhrnné prohlášení / Předchozí doklad			23 Druh obchodu						
41 Doplnkové měrné jednotky			24 Druh obchodu						
42 Cena za položku			25 Finanční a bankovní údaje						
43 Kód ZH			26 Výstupní / vstupní celní úřad						
44 Zvláštní záznamy / Předložené doklady / Osvědčení a povolení			27 Umístění zboží						
45 Oprava			28 Výstupní / vstupní celní úřad						
46 Statistická hodnota			29 Výstupní / vstupní celní úřad						
47 Výpočet poplatků			30 Umístění zboží						
48 Odklad platby			31 Nákladové kusy a popis zboží						
49 Označení skladu			32 Prof. č.						
B ÚČETNÍ ÚDAJE			33 Zbožový kód						
50 Hlavní povinný			34 Kód země původu						
51 Předprohlášené celní tůždy tranzitu (a země)			35 Hrubá hmotnost (kg)						
52 Jistota neplatí pro			36 Preference						
53 Celní úřad určení (a země)			37 REŽIM						
54 Místo a datum			38 Čistá hmotnost (kg)						
55 Místo a datum			39 Kvóta						
56 Místo a datum			40 Souhrnné prohlášení / Předchozí doklad						
57 Místo a datum			41 Doplnkové měrné jednotky						
58 Místo a datum			42 Cena za položku						
59 Místo a datum			43 Kód ZH						
60 Místo a datum			44 Zvláštní záznamy / Předložené doklady / Osvědčení a povolení						
61 Místo a datum			45 Oprava						
62 Místo a datum			46 Statistická hodnota						
63 Místo a datum			47 Výpočet poplatků						
64 Místo a datum			48 Odklad platby						
65 Místo a datum			49 Označení skladu						
66 Místo a datum			B ÚČETNÍ ÚDAJE						
67 Místo a datum			50 Hlavní povinný						
68 Místo a datum			51 Předprohlášené celní tůždy tranzitu (a země)						
69 Místo a datum			52 Jistota neplatí pro						
70 Místo a datum			53 Celní úřad určení (a země)						
71 Místo a datum			54 Místo a datum						
72 Místo a datum			55 Místo a datum						
73 Místo a datum			56 Místo a datum						
74 Místo a datum			57 Místo a datum						
75 Místo a datum			58 Místo a datum						
76 Místo a datum			59 Místo a datum						
77 Místo a datum			60 Místo a datum						
78 Místo a datum			61 Místo a datum						
79 Místo a datum			62 Místo a datum						
80 Místo a datum			63 Místo a datum						
81 Místo a datum			64 Místo a datum						
82 Místo a datum			65 Místo a datum						
83 Místo a datum			66 Místo a datum						
84 Místo a datum			67 Místo a datum						
85 Místo a datum			68 Místo a datum						
86 Místo a datum			69 Místo a datum						
87 Místo a datum			70 Místo a datum						
88 Místo a datum			71 Místo a datum						
89 Místo a datum			72 Místo a datum						
90 Místo a datum			73 Místo a datum						
91 Místo a datum			74 Místo a datum						
92 Místo a datum			75 Místo a datum						
93 Místo a datum			76 Místo a datum						
94 Místo a datum			77 Místo a datum						
95 Místo a datum			78 Místo a datum						
96 Místo a datum			79 Místo a datum						
97 Místo a datum			80 Místo a datum						
98 Místo a datum			81 Místo a datum						
99 Místo a datum			82 Místo a datum						
100 Místo a datum			83 Místo a datum						

EVROPSKÉ SPOLEČENSTVÍ					A CELNÍ ÚRAD ODESLÁNÍ / VÝVOZU / URČENÍ		
Výtisk pro statistiku země odeslání / vývozu	2	7	2 Odesílatel / Vývozce		1 PROHLÁŠENÍ		
			3 Tiskopisy		4 Ložné listy		
			5 Položky		6 Nákl. kusy celkem		
			7 Referenční číslo				
			8 Příjemce		9 Osoba odpovědná za platební styk		
			10 Prv. z. urč./posl. z. odesl.		11 Země obchodu/ výroby		
			12 Údaje o hodnotě		13 S.Z.P.		
			14 Deklarant / Zástupce		15 Země odeslání / vývozu		
			16 Země původu		17 Země určení		
			18 Pozn. zn. a st. přísl. dopravního prostředku při odjezdu / příjezdu		19 Kont.		
		20 Dodací podmínky					
		21 Pozn. zn. a st. přísl. aktivního dopravního prostředku překračujícího hranici		22 Měna a celková fakturovaná částka			
		23 Směnný kurz		24 Druh obchodu			
		25 Druh dopravy na hranici		26 Druh dopravy ve vnitrozemí			
		27 Místo nakládky / vykládky		28 Finanční a bankovní údaje			
2	7	29 Výstupní / vstupní celní úřad		30 Umístění zboží			
Výtisk pro statistiku země určení		31 Nákladové kusy a popis zboží		32 Prof. č. pol.			
				33 Zbožový kód			
				34 Kód země původu			
				35 Hrubá hmotnost (kg)			
				36 Preference			
		37 REŽIM		38 Čistá hmotnost (kg)			
		39 Kvóta		40 Souhrnné prohlášení / Předchozí doklad			
		41 Doplnkové měrné jednotky		42 Cena za položku			
		43 Kód ZH		44 Zvláštní záznamy/ Předložené doklady/ Osvědčení a povolení			
		Kód z. z.		45 Oprava			
		46 Statistická hodnota					
Výtisk pro statistiku země určení		47 Výpočet poplatků		48 Odklad platby			
				49 Označení skladu			
				B ÚČETNÍ ÚDAJE			
		Celkem:					
Výtisk pro statistiku země určení		50 Hlavní povinný		Podpis:			
		51 Předpokládané celní úřady tranzitu (a země)					
		52 Jistota neplatí pro		Kód			
		53 Celní úřad určení (a země)					
DIJ KONTROLA CELNÍM ÚŘADEM ODESLÁNÍ / URČENÍ							
		Razítko:		54 Místo a datum			
		Výsledek:		Podpis a jméno deklaranta / zástupce			
		Připravené závěry: Počet:					
		Označení:					
		Lhůta (poslední den):					
		Podpis:					

JEDNOTNÝ SPRÁVNÍ DOKLAD 14312

2009

Tisk povolen GRČ č. 12-4103/96/2 Výroba a prodej: OPTYS, s.r.o. Opava, tel.: 553 777 381, 553 777 333, fax 553 777 318

EVROPSKÉ SPOLEČENSTVÍ					A CELNÍ ÚŘAD ODESŁANI / VÝVOZU / URČENÍ							
Výtisk pro odesílatele / vývozce	Výtisk pro příjemce	3 8 2 Odesílatel / Vývozce č. 			1 PROHLÁŠENÍ							
					3 Tiskopisy		4 Ložné listy					
					5 Položky		6 Nám. kusy celkem		7 Referenční číslo			
		8 Příjemce č. 			9 Osoba odpovědná za platební styk č. 							
					10 Prv. z. urč./posl. z. odesl.		11 Země obchodu/ výroby		12 Údaje o hodnotě		13 S.Z.P.	
		14 Deklarant / Zástupce č. 			15 Země odeslání / vývozu				15 Kód z. odesl. / vývozu a b 		17 Kód země určení a b 	
					16 Země původu				17 Země určení			
		18 Pozn. zn. a st. přísl. dopravního prostředku při odjezdu / příjezdu			19 Kont.		20 Dodací podmínky					
		21 Pozn. zn. a st. přísl. aktivního dopravního prostředku překračujícího hranici			22 Měna a celková fakturovaná částka				23 Směnný kurz		24 Druh obchodu	
		25 Druh dopravy na hranici			26 Druh dopravy ve vnitrozemí		27 Místo nakládky / vykládky		28 Finanční a bankovní údaje			
Výtisk pro odesílatele / vývozce	Výtisk pro příjemce	3 8 29 Výstupní / vstupní celní úřad			30 Umístění zboží							
		31 Nákladové kusy a popis zboží			32 Poř. č. pol.		33 Zbožový kód					
					34 Kód země původu a b 		35 Hrubá hmotnost (kg)			36 Preference		
					37 REŽIM		38 Čistá hmotnost (kg)			39 Kvóta		
					40 Souhrnné prohlášení / Předchozí doklad							
					41 Doplnkové měrné jednotky		42 Cena za položku			43 Kód ZH		
					Kód z. z.		45 Oprava					
					46 Statistická hodnota							
47 Výpočet poplatků			Druh		Základ pro vyměření poplatku		Sazba		Částka		ZP	
			48 Odklad platby		49 Označení skladu							
			B ÚČETNÍ ÚDAJE									
			Celkem:									
50 Hlavní povinný č. 			Podpis:					C CELNÍ ÚŘAD ODESŁANI				
51 Předpokládané oslní úřady tranzitu (a země)			zastoupen		Místo a datum							
52 Jistota neplatí pro								Kód		53 Celní úřad určení (a země)		
D/J KONTROLA CELNÍM ÚŘADEM ODESŁANÍ / URČENÍ			Razítko:					54 Místo a datum				
Výsledek: Připojené závěry: Počet: Označení: Lhůta (poslední den): Podpis:								Podpis a jméno deklaranta / zástupce				

JEDNOTNÝ SPRÁVNÍ DOKLAD 14312

2009

Tisk povolen GŘC č. 12-4103/96/2 Výroba a prodej: OPTYS, s.r.o. Opava, tel.: 553 777 381, 553 777 333, fax 553 777 318

Příloha č. 3

EVROPSKÉ SPOLEČENSTVÍ										A CELNÍ ÚŘAD ODESLÁNÍ / VÝVOZU / URGENTNÍ											
2 Odesílatel / Vývozce 8 Příjemce č.										1 PROHLÁŠENÍ											
										C BIS											
										3 Tiskopisy 1 6											
31 Nákladové kusy a popis zboží	Značky a čísla - Č. kontejneru - Počet a druh										32 Poř. č.	pol.	33 Zbožový kód								
44 Zvláštní záznamy / Předložené doklady / Osvědčení a povolení											34 Kód země původu		35 Hrubá hmotnost (kg)		36 Preference						
											a		b								
											37 REŽIM		38 Čistá hmotnost (kg)		39 Kvóta						
											40 Souhrnné prohlášení / Předchozí doklad										
											41 Doplnkové měrné jednotky		42 Cena za položku		43 Kód						
										Kód z. z.		45 Oprava		46 Statistická hodnota							
31 Nákladové kusy a popis zboží	Značky a čísla - Č. kontejneru - Počet a druh										32 Poř. č.	pol.	33 Zbožový kód								
44 Zvláštní záznamy / Předložené doklady / Osvědčení a povolení											34 Kód země původu		35 Hrubá hmotnost (kg)		36 Preference						
											a		b								
											37 REŽIM		38 Čistá hmotnost (kg)		39 Kvóta						
											40 Souhrnné prohlášení / Předchozí doklad										
											41 Doplnkové měrné jednotky		42 Cena za položku		43 Kód						
										Kód z. z.		45 Oprava		46 Statistická hodnota							
31 Nákladové kusy a popis zboží	Značky a čísla - Č. kontejneru - Počet a druh										32 Poř. č.	pol.	33 Zbožový kód								
44 Zvláštní záznamy / Předložené doklady / Osvědčení a povolení											34 Kód země původu		35 Hrubá hmotnost (kg)		36 Preference						
											a		b								
											37 REŽIM		38 Čistá hmotnost (kg)		39 Kvóta						
											40 Souhrnné prohlášení / Předchozí doklad										
											41 Doplnkové měrné jednotky		42 Cena za položku		43 Kód						
										Kód z. z.		45 Oprava		46 Statistická hodnota							
47 Výpočet poplatků	Druh	Základ pro vyměření poplatku	Sazba	Částka	ZP	Druh	Základ pro vyměření poplatku	Sazba	Částka	ZP											
Celkem za první položku:										Celkem za druhou položku:											
Druh	Základ pro vyměření poplatku	Sazba	Částka	ZP	Druh	Částka	ZP	CELKOVÝ SOUČET													
										1 Výtisk pro zemi odeslání / vývozu											
										6 Výtisk pro zemi určení											
										C CELNÍ ÚŘAD ODESLÁNÍ											
Celkem za třetí položku:										Celk. součet:											

JEDNOTNÝ SPRÁVNÍ DOKLAD DOPLŇKOVÝ 24312 2008 Tisk povolen GŘC č. 12-4103/96/2 Výroba a prodej: OPTYS, s.r.o. Opava, tel.: 553 777 381, 553 777 333, fax 553 777 318

[illegible]

